INSPECTORIA FEDERAL DAS ESTRADAS

RELATORIO

APRESENTADO AO

Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas

PELO

Dr. Gabriel Osorio de Almeida

INSPECTOR FEDERAL DAS ESTRADAS

ANNO DE 1922

RIO DE JANEIRO

IMPRENSA NACIONAL

1925

INDICE

Estradas de Ferro de concessão federal, directamente sujeitas á fiscalização da Inspectoria

Linhas coloniaes subvencionadas e outras

RELATORIO

DA

Secção das Estradas em trafego e estatistica

VIAÇÃO FERREA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1922

(NÃO INCLUIDAS AS ESTRADAS DE CARACTER PRIVADO)

	Extensão em trafego Klms.
1. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré	364,260
2. Estrada de Ferro do Tocantins (*a*)	82,430
3. Estrada de Ferro Bragança.	299,090
4. Estrada de Ferro S. Luiz a Therezina . . .	450,652
5. Estrada de Ferro Central do Piauhy. . . .	57,141
6. Rêde de Viação Cearense	1.039,584
7. Estrada de Ferro Mossoró.	37,690
8. Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte	176,430
9. The Great Western of Brasil Railway . . .	1.627,078
10. Rêde de Viação Bahiana	2.023,321
11. Estrada de Ferro Nazareth e ramal de Amargosa	221,684
12. Estrada de Ferro Santo Amaro	88,350
13. Estrada de Ferro Ilhéos a Conquista. . . .	82,750
14. Estrada de Ferro Victoria a Minas	622,436
15. Estrada de Ferro Corcovado	3,824
16. Estrada de Ferro Theresopolis	37,757
17. Estrada de Ferro Maricá	130,472
18. The Leopoldina Railway Company Ltd. . .	2.948,696
19. Estrada de Ferro Rezende a Bocaina . . .	38.810
20. Estrada de Ferro Central do Brasil	2.552,499
21. Estrada de Ferro Rio do Ouro	127 676
22. Estrada de Ferro Oéste de Minas	1.929,077
23. Rêde Sul Mineira.	1.141,800
24. Estrada de Ferro Morro Velho	8,000
25. Estrada de Ferro Paracatú.	96,000
26. Estrada de Ferro Goyaz.	289,461
27. Estrada de Ferro Mogyana.	1.966,016
28. S. Paulo Railway	247,312
29. Estrada de Ferro Paulista	1.277,560
30. Estrada de Ferro Sorocabana	1.770,080
31. Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. . . .	1.273,480
32. Estrada de Ferro Dourado.	273,368
33. Estrada de Ferro S. Paulo a Goyaz. . . .	146,000
34. Estrada de Ferro Funilense	94,263
35. Estrada de Ferro S. Paulo a Minas	136,600
36. Estrada de Ferro Itatibense	20,097
37. Estrada de Ferro Norte de S. Paulo (Araraquara)	279,136
38. Estrada de Ferro Santos a Juquiá	159,482

(*a*) Com trafego suspenso desde 25 de abril de 1920.

	Extensão em trafego Klms.
39. Estrada de Ferro Campineira.	41,444
40. Tramway da Cantareira	43,000
41. Tramway de Santo Amaro.	15,820
42. Estrada de Ferro Campos do Jordão. . . .	45,820
43. Estrada de Ferro Monte Alto.	31,870
44. Estrada de Ferro Jaboticabal	27,200
45. Estrada de Ferro Perús Pirapora.	16,000
46. Estrada de Ferro Fazenda Dumont	24,000
47. Estrada de Ferro S. Paulo Rio Grande. . .	1.927,341
48. Estrada de Ferro Norte do Paraná	43,397
49. Estrada de Ferro Thereza Christina e ramaes.	174,646
50. Estrada de Ferro Santa Catharina.	69,700
51. Rêde de Viação Ferrea do Rio Grande do Sul.	2.361,791
52. The Brasil Great Southern Railway Comp. Ltd.	299,467
53. Estrada de Ferro Porto Alegre a Tristeza. .	11,980
54. Estrada de Ferro Carlos Barbosa a Bento Gonçalves (b).	22,000
55. Estrada de Ferro Taquara ao Canella (*b*) . .	52,000
56. Estrada de Ferro do Jacuhy (*c*)	56,303
Total.	29.389,141

VIAÇÃO FERREA DE CARACTER PRIVADO (incompleta)

	Klms.
1. Usina S. Bento (Estado da Bahia).	20,000
2. Usina Terra Nova (idem)	12,000
3. Usina Alliança (idem)	14,000
4. Usina Capimirim (idem).	1,300
5. Usina Nalembá (idem)	6,000
6. Usina S. Carlos (idem)	8,000
7. Usina Colonia (idem).	13,000
8. Usina S. João (idem).	4,000
9. Usina Pitanga (idem).	6,000
10. Companhia Salinas de Margarida (idem). . .	16,000
11. Estrada de Ferro Industria e Lavoura (idem) .	18.000
12. Estrada de Ferro Agricola de Quissamã (Estado do Rio)	34,000
13. Usina Barcellos a S. Bento (idem).	22,730
14. Usina das Dôres a S. Sebastião (idem) . . .	11,000
15. City of Santos Improvements Company (Estado de S. Paulo.	9,000
16. Companhia Guarujá (idem)	9,000
17. Tramway electrico Municipal de Pirajú (idem).	26,000
Total	230,030

(*b*) Estas linhas foram incorporadas á Viação Ferrea do Rio Grande do Sul (contracto de 18 de abril de 1922) e figuram no logar competente com as extensões, em trafego, de 19km,300 e 49km,480.

(*c*) Sujeita ao Ministerio da Agricultura.

Nota — Deixam de figurar: a Estrada de Ferro Recife a Beberibe, que foi substituida por uma linha de bondes; — a Estrada de Ferro Nazareth á Salina de Margarida; incluida, por engano, no anno passado (Vide nota *c*, pag. 15).

Trechos de estradas de ferro federaes abertos ao trafego em 1922

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DATA DA INAUGURAÇÃO	EXTENSÃO INAUGURADA KILOMETROS	TOTAES KILOMETROS
Central do Piauhy:	—	—	31.141
Cacimbão a Bom Principio	1 de maio	25.000	
Ramal de Igarassú	14 de julho	6.141	
Rêde Cearense—Estrada de Ferro Baturité:	—	—	100.046
Aurora a Ingazeiras	7 de setembro	24.086	
Sub-ramal de Orós	31 de dezembro	13.200	
Ramal de Icó	31 de dezembro	29.540	
Ramal do Poço dos Paus	31 de dezembro	33.220	
Central do Rio Grande do Norte. Ramal de Macau:	—	—	27.700
Lages a Epitacio Pessôa	9 de janeiro	27.700	
Rêde Great Western—Ramal de Picuhy:	—	—	10.061
Borborema a Bocca do Tunnel	20 de outubro	10.061	
Victoria a Minas:	—	—	31.758
Cachoeira Escura a Ipatinga	1 de agosto	31.758	
Central do Brasil—Ramal de Montes Claros:	—	—	52.453
Catoni a Jequitahy	—	27.453	
Ramal de Marianna: (*a*) Marianna a Lavras Velhas	16 de novembro	25.000	
Goyaz:	—	—	33.000
Roncador a Tapiocanga	9 de novembro	33.000	
Sorocabana:	—	—	32.908
Presidente Wenceslâu a Presidente Epitacio	1 de maio	32.908	
São Paulo-Rio Grande—Linha do Rio do Peixe:	—	—	30.699
Wenceslâu Braz a Thomazina	20 de abril	30.699	
			349.766

(*a*) Prolongamento do Ramal de Bournier.

Além da extensão acima, foram recebidos provisoriamente pela fiscalisação local, mas não entregues ao trafego publico, 65 kilometros nas linhas estrategicas do Rio Grande do Sul, assim distribuidos:

	DATA DO RECEBIMENTO	EXTENSÃO	TOTAES
			14.000
Linha de Basilio a Jaguarão:	—	—	
Kilometro 23 ao kilometro 37	30 de junho	14.000	14.000
Linha de S. Sebastião a Sant'Anna:	—	—	
Minas a Baixo Fundo	2 de setembro	14.000	37.000
Linha de Alegrete a Quarahy:	—	—	—
Alegrete ao kilometro 23	20 de setembro	23.000	—
Kilometro 23 ao kilometro 37	20 de dezembro	14.000	
			65.000

Trechos de estradas de ferro estadcaes abertos ao trafego em 1922

	DATA DA INAUGURAÇÃO	EXTENSÃO	TOTAES
Companhia Paulista de Estradas de Ferro:	—	—	32.505
Ramal de Piracicaba	29 de julho	32.505	—
Companhia Melhoramentos de Monte Alto:	—	—	7.350
Prolongamento de Monte-Alto a Taboado . . . . ,	20 de março	7.350	—
			39.855

Viação Ferrea da Republica dos Estados Unidos do Brasil em 31 de dezembro de 1922, por bitolas

Bitolas	Extensão em trafego Kilms.
1,60	1.655.481
1,44	15.820
1,00	26.348.183
0,76	723.417
0,66	8.000
0,60	559.898
Mixta	78.342
	29.389.141

Não estão incluidas as estradas de ferro de caracter privado.

Viação ferrea da Republica dos Estados Unidos do Brasil em 31 de dezembro de 1922

(NÃO INCLUIDAS AS ESTRADAS DE FERRO DE CARACTER PRIVADO)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
I — DE PROPRIEDADE E ADMINISTRAÇÃO DA UNIÃO				
TOCANTINS (*a*):				
Bitola de 1m,00	82,430	—	307,910	390,340
S. LUIZ A THEREZINA:				
Bitola de 1m,00	450,652	—	—	450,652
COROATÁ AO TOCANTINS:				
Bitola de 1m,00	—	—	(*b*) 105,000	105,000
CENTRAL DO PIAUHY:				
(Amarração a Campo Maior).				
Bitola de 1m,00	57.141	95,000	152,327	304,468
PETROLINA A THEREZINA:				
Bitola de 1m,00	—	204.000	558,914	762,914
REDE VIAÇÃO CEARENSE:				
Bitola de 1m,00	1.039,584	84,540	703,906	1.828,030
BATURITÉ	630,471	39,360	115,138	784,969
Fortaleza a Crato e ramal de Macapá	(*c*) 537,331	35,000	101,138	673,459
Ramal de Maranguape	7,246	—	—	7,246
» Central á Alfandega	2,900	—	—	2,900
» de Icó	29,540	—	14,000	43,540
» do Poço dos Paus	33,220	—	—	33,220
Sub-ramal de Orós	13,200	—	—	13,200
Ramal de Quixeramobim	2,716	—	—	2,716
» » Patú	4,328	—	—	4,328
» » Pedreira	—	4,360	—	4,360
SOBRAL	373,493	—	268,917	642,410
Camocim a Therezina	(*d*) 373,493	—	268,917	642,410
LINHAS DE LIGAÇÃO DA BATURITÉ COM A SOBRAL	35,620	45,180	319,851	400,651
Fortaleza a Itapipoca (*e*)	35,620	45,180	87,631	168,431
Sobral a Itapipoca	—	—	(*f*) 15,000	15,000
Girão a Cratheús	—	—	217,220	217,220

(*a*) Adquirida pela União em hasta publica. Todo o serviço suspenso; (*b*) Decreto n. 10.133, de 19 de março de 1913; (*c*) De Fortaleza a Ingazeira; (*d*) De Camocim a Ibiapaba; (*e*) De Fortaleza a Arara; (*f*) Construcção suspensa.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
PENETRAÇÃO — Ceará — Parahyba e ramaes — Bitola de $1^m,00$	—	493,918	—	493,918
PROLONGAMENTO DA E. F. MOSSORÓ - Bitola de $1^m,00$	—	—	(*g*) 39,482	39,482
CENTRAL DO R. G. DO NORTE:				
Bitola de $1^m,00$	176,430	5,148	127,973	309,551
Natal a Caicó.	148,730	--	(*h*) 63,695	212.425
Ramal de Lages a Macau	27,700	—	(*h*) 64,278	91,978
Linha de contorno	—	5,148	—	5.148
RECIFE A PEDRAS DE FOGO:				
Bitola de $1^m,00$	—	—	130,900	130,900
CENTRAL DO BRASIL.	2.552,499	185,283	343,006	3.080,788
BITOLA DE $1^m,60$	1.117,319	94,283	—	1.211,602
Central á Barra do Pirahy.	(*a*) 108,120	—	—	108,120
Barra do Pirahy a Barão de Vassouras.	20,296	—	—	20,296
Juparanã a Parahyba.	55,025	—	—	55,025
Entre Rios a Lafayette	264,813	—	—	264,813
Barra do Pirahy a Norte	389,919	—	—	389,919
Ramal da Gambôa.	1,003	—	—	1,003
» de S. Diogo	0,291	—	—	0,291
» » Angra dos Reis	(*b*) 81,185	62,283	—	143,468
» » Paracamby	5,216	—	—	5,216
» » Paraopeba	162,096	—	—	162,096
» » Lima Duarte	(*c*) 14,695	32,000	—	46,695
» » Morro da Mina	7,320	—	—	7,320
Circular de Bangú.	2,408	—	—	2,408
» » Matadouro	3,270	—	—	3,270
» » D. Clara.	1,662	—	—	1,662
BITOLA DE $1^m,00$.	1.371,406	91,000	343,006	1.805,412
Burnier a Independencia.	509,942	—	—	509,942
Triagem a Parahyba	161,558	—	—	161,558
Ramal de Porto Novo.	63,771	—	—	63,771
» de Santa Barbara.	76,312	—	—	76,312
» » Montes Claros.	(*d*) 137,037	56,000	319,126	512,163
» » Piranga	56,977	—	—	56,977
» » Bello Horizonte	14,343	—	—	14,343
» » Marianna	75,301	35,000	23,880	134,181

(*g*) Construcção suspensa ; (*h*) Parte em construcção suspensa ; (*a*) Linha dupla ; (*b*) Santa-Cruz a Mangaratiba; (*c*) Bemfica a Penido ; (*d*) De Coryntho (Curralinho) a Jequitaby.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Ramal de Deodoro	3,022	—	—	3,022
» » Santa Rita de Jacutinga	100,594	—	—	100,594
» » Saudade a Bananal (e)	28,000	—	—	28,000
» » Lorena á Piquete (f)	19,670	—	—	19,670
Chave de Valença a Barra Longa	59,900	—	—	59,900
Ligação — Taboas a Commercio	17,920	—	—	17,920
Governador Portella á Chave Barão de Vassouras	42,937	—	—	42,937
Circular da Pavuna	4,062	—	—	4,062
BITOLA MIXTA	63,774	—	—	63,774
Barão de Vassouras a Juparanã	3,619	—	—	3,619
Parahyba a Entre Rios	10,405	—	—	10,405
Lafayette a Burnier	35,653	—	—	35,653
Alfredo Maia á Triagem	4,379	—	—	4,379
Burnier á Metallurgica	9,718	—	—	9,718
RIO DO OURO:				
BITOLA DE 1m,00	127,676	—	—	127,676
Cajú a S. Pedro	61,600	—	—	61,600
Ramal de D. Anna Nery	0,862	—	—	0,862
» » Engenho de Dentro	2,324	—	—	2,324
» da Penha	6,346	—	—	6,346
» do Xerem e sub-ramal de Mantiqueira	40,527	—	—	40,527
Ramal do Registro	1,184	—	—	1,184
» do Tinguá	12,314	—	—	12,314
» da Represa	2,519	—	—	2,519
THERESOPOLIS:				
BITOLA DE 1m,00				
Piedade a Venda Nova	37,757	—	22,772	60,529
OESTE DE MINAS	1.929,077	44,950	489,767	2.463,794
BITOLA DE 1m,00	1.191,092	34,350	489,767	1,715,209
Barra Mansa a Angra dos Reis	71,120	34,350	—	105,470
Lavras a Barra Mansa	285,251	—	—	285,251
Alv. Botelho a Formiga e ramal de Itapecerica	136,853	—	—	136,853
Divinopolis a Bello Horizonte	155,816	—	—	155,816
» » Garças	142,585	—	—	142,585

(e) Decreto n. 13.206, de 25 de setembro de 1918; (f) Foi incorporada á Central em 2 de janeiro de 1922.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Ramal do Bom Jardim	12,456	—	—	12,456
» do Pará	27,601	—	—	27,601
» de Contagem	3,140	—	—	3,140
Formiga ao rio Paranahyba.	356,270	—	216,402	572,672
S. Pedro de Alcantara a Uberaba . . .	—	—	273,365	273,365
BITOLA DE $0^{m},76$	723,417	10,600	—	734,017
Sitio a Paraopeba	601,800	(a) 10,600	—	612,400
Ramal de Aguas Santas.	11,800	—	—	11,800
» » Ribeirão Vermelho. . . .	43,500	—	—	43,500
» » Itapecerica	35,258	—	—	35,258
» » Claudio	26,194	—	—	26,194
» » Pitanguy	4,865	—	—	4,865
BITOLA MIXTA	14,568	—	—	14,568
Ribeirão Vermelho a Lavras	9,311	—	—	9,311
» » » Alvaro Botelho .	5,257	—	—	5,257
GOYAZ:				
(b) BITOLA $1^{m},00$	289,461	67,000	328,100	684,561
Araguary a Goyaz	(c) 244,220	65,000	328,100	637,320
Ramal de Catalão:				
Goyandira ao rio Paranahyba	45,241	2,000	—	47,241
PIQUETE A ITAJUBÁ	—	—	(a) 61,366	61,366
NOROESTE DO BRASIL:				
BITOLA DE $1^{m},00$	1.273,480	—	90,000	1.363,480
Baurú a Porto Esperança	1.273,480	—	—	1.273,480
Porto Esperança a Corumbá.	—	—	90,000	90,000
UBERABA A VILLA PLATINA:				
BITOLA DE $1^{m},00$	—	—	275,423	275,423
CRUZ ALTA A PORTO LUCENA (b):				
BITOLA DE $1^{m},00$				
Trecho de Santo Angelo a Porto Lucena	—	45,000	85,000	130,000
S. PEDRO A PELOTAS:				
BITOLA DE $1^{m},00$	—	—	466,800	466,800

(a) Ramal de Barbacena; (b) A parte restante da antiga E. F. de Goyaz está incorporada á E. F. Oeste de Minas (Formiga a Paranahyba e ramal de Uberaba); (c) Araguary a Tapiocanga; (a) Construcção suspensa de Itajubá a Soledade (37.800); (b) O trecho inicial (Cruz Alta a Santo Angelo) figura na Rêde Riograndense, a que foi incorporado.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
ALEGRETE A QUARAHY:				
Bitola de 1m,00	—	(c) 57,000	60,600	117,600
S. SEBASTIÃO A SANT'ANNA DO LIVRAMENTO:				
Bitola de 1m,00	—	(c) 60,000	99,900	159,900
BASILIO A JAGUARÃO:				
Bitola de 1m,00	—	(c) 53,000	60,634	113,634
DILERMANDO (S. Pedro) a S. Luiz e São Thiago a S. Borja (*):				
Do rio Jaguary a S. Luiz e de S. Thiago a S. Borja	—	—	255,957	255,957

II — DE PROPRIEDADE DA UNIÃO, ARRENDADAS

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
MADEIRA-MAMORÉ:				
Bitola de 1,m00				
Porto Velho a Guajará-Mirim	364,260	—	—	364,260
BRAGANÇA e ramaes (d)	299,090	—	—	299,090
Bitola de 1m,00	259,138	—	—	259,138
Linha principal:				
Belém a Bragança	233,178	—	—	233,178
» ao Entroncamento	9,179	—	—	9,179
Ramaes:				
Central a Utinga	1,307	—	—	1,307
Entroncamento a Pinheiro	15,474	—	—	15,474
Bitola de 0m,60	39,952	—	—	39,952
Igarapé-Assú ao Prata	20,777	—	—	20,777
Prolongamento de Bragança a B. Constante	19,175	—	—	19,175
RÊDE GREAT WESTERN (a)	1.627,078	1,400	344,901	1.973,379
Bitola de 1m,00				
Rêde Norte	639,779	1.400	125,400	766,579
Natal a Itamatahy	164,620	—	—	164,620
Conde d'Eu e prolongamento para Picuhy	204,694	(b) 1,400	125,400	331,494

(c) A fiscalização local recebeu provisoriamente 37 kilometros de cada uma das estradas Alegrete a Quarahy, S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento e Basilio a Jaguarão, os quaes ainda não foram entregues ao trafego; (d) Pelo decreto n. 15.237, de 31 de dezembro de 1921, o Governo resolveu adquirir esta estrada, de propriedade do Estado do Pará, e arrendal-a ao mesmo Estado.

(*) O trecho de Dilermando ao rio Jaguary está incorporado á Rêde Riograndense.

(a) Em virtude da clausula 8 da innovação do contracto, autorizada pelo decreto n. 14.326, de 24 de agosto de 1920, todas as linhas reverterão para o Governo, sem indemnisação, findo o contracto; (b) A construcção do prolongamento para Picuhy está sendo feita por administração do Governo, por intermedio da Inspectoria Federal de Obras contra as Seccas.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Recife Limoeiro e Timbaúba.	141,055	—	—	141,055
Ligação com a Recife a Limoeiro . . .	9,984	—	—	9,984
Timbaúba ao Pilar	39,230	—	—	39:230
Ramal de Campina Grande	80,196	—	—	80,196
Rêde Central.	269,268	—	185,620	455,888
Central de Pernambuco	269,268	—	186,620	455,888
Rêde Sul	602,895	—	32,881	635,776
Recife a S. Francisco	124,739	—	—	124.739
Ligação com a Central de Pernambuco .	6.222	—	—	6,222
Sul de Pernambuco e ramaes.	193,908	—	—	193,908
Central de Alagôas e ramal	194,069	—	32,881	226,950
Ribeirão a Bonito	28,657	—	—	28,657
Ribeirão a Barreiros	55.300	—	—	55,300
Paulo Affonso	115,136	—	—	115,136
RÊDE DE VIAÇÃO DA BAHIA. . .	2.028,321	311,031	1.905,335	4.214,687
BITOLA DE 1,m00				
Bahia ao Joazeiro	575,440	—	—	575,440
Alagoinhas a Propriá e ramal de Capella	441,796	—	—	441,796
S. Felix a Machado Portella	258,187	—	—	258,187
Ramal da Feira de Sant'Anna. . . .	47,043	—	—	47,043
» de Bandeira de Mello	10,713	—	—	10,713
Bahia e Minas (Caravellas a Theophilo Ottoni)	376,270	—	—	376,270
Centro-Oéste.	51,863	—	—	51,863
Bomfim a Sitio Novo e ramaes	(c) 129,688	132,000	178,000	439,688
Machado Portella a Carinhanha . . .	(d) 71,861	28,139	462,500	562,500
Bandeira de Mello a Brotas	—	25,500	279,000	304,500
Cajueiro a Cipó	—	—	102,600	102,600
Bom Jesus a Tremedal.	—	—	297,627	297,627
Theophilo Ottoni a Tremedal	(e) 65,465	73,392	439,608	578,460
Conceição a Buranhém	—	52,000	—	52,000
Barra a Brotas	—	—	146,000	146,000
PROLONGAMENTO DA MARICÁ:				
BITOLA DE 1,m00				
Nilo Peçanha a Iguaba Grande . .	65,180	—	—	65,180
RÊDE SUL MINEIRA (a):				
BITOLA DE 1,m00	1.141,800	—	53,318	1.195,118

(c) Sendo : Bomfim a Jacobiná 119,783 e ramal de Campo Formoso 9.905; (d) Machado Portella a Jequi ; (e) Theophilo Ottoni a Ladainha ; (a) Decretada a rescisão do contracto com a Companhia E. F. F. Brasileiras (decreto n. 16.598 A, de 31 de dezembro de 1920), firmou-se o de arrendamento ao Estado de Minas (decreto n. 15.406, de 23 de março de 1922).

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Cruzeiro a Tuyuty	360,435	—	—	360,435
Ramal da Campanha	85,970	—	—	85,970
» de Alfenas	7,578	—	—	7,578
Passa Tres ao rio Eleuterio.	594,257	—	—	594,257
Tres Corações a Lavras	41,562	—	53,318	94,880
Ramal de Piranguinho a Paraisopolis .	51,998	—	—	51,998
PARANÁ.	407,001	—	—	407,001
Bitola de 1,m00				
Paranaguá a Curityba.	110,387	—	—	110,387
Curityba a Ponta Grossa	190,989	—	—	190,989
Ramal de Serrinha a Rio Negro. . .	88,630	—	—	88,630
» » Morretes a Antonina . . .	16,995	—	—	16,995
SUB-RAMAL DO PARANAPANEMA PARA AS JAZIDAS DE CARVÃO DA BARRA BONITA E RIO DO PEIXE:				
Bitola de 1m,00				
Wenceslau Braz a Barra Bonita e Rio do Peixe	30,699	60,000	30,926	121,625
D. THERESA CHRISTINA	174,646	67,570	59,645	301,861
Bitola de 1,m00				
Imbituba a Lauro Müller	111,100	—	—	111,100
Ramal da Laguna	6,996	—	—	6,996
» » Massiambú	—	—	59,645	59,645
» » Tubarão a Araranguá . . .	(b) 56,550	35,300	—	91,850
» » Urussanga	—	32,260	—	32,260
SANTA CATHARINA:				
Bitola de 1m,00				
Itajahy a Pepery-Guassú e ramal de Brusque	(c) 69,700	—	152,479	222,179
RÊDE DE VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL	2.361,791	—	—	2.361,791
Bitola de 1,m00				
Porto Alegre a Uruguayana e ramal do Paredão	766,238	—	—	766,238
Santa Maria a Marcelino Ramos. . .	535,234	—	—	535,234
Cacequy a Rio Grande	490,037	—	—	490,037
Neustadt a Taquara	53,002	—	—	53,002
Couto a Santa Cruz	30,311	—	—	30,311
Monte Negro a Caxias	116,592	—	—	116,592
Entroncamento a Sant'Anna do Livramento.	158,564	—	—	158,564

(b) Tubarão a Crissiuma ; (c) Blumenau a Hansa. Arrendada ao Estado de Santa Catharina.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Accesso à margem do Taquary . . .	2,108	—	—	2,108
Ramal fluvial de Pelotas.	2,718	—	—	2,718
Ramal da Costa do Mar.	17,281	—	—	17,281
S. Pedro á margem do Rio Jaguary. .	80,706	—	—	80,706
Cruz Alta a Santo Angelo	109,000	—	—	109,009
ITAQUY A S. BORJA:				
BITOLA DE 1,m00	123,870	—	—	123,870
JACUHY — BITOLA DE 1m,00	(a) 56,303	—	—	56,303

III — CONCEDIDAS PELA UNIÃO COM GARANTIA DE JUROS OU SUBVENÇÃO KILOMETRICA

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
VICTORIA A MINAS:				
BITOLA DE 1m,00	622,436	36,242	96,848	755,526
Victoria a Itabira	474,920	36,242	96,848	608,010
Curralinho a Diamantina.	147,516	—	—	147,516
LEOPOLDINA RAILWAY:				
BITOLA DE 1m,00.	144,670	—	—	144,670
Prolongamento da Barão de Araruama	51,440	—	—	51,440
Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim.	93,230	—	—	93,230
S. PAULO-RIO GRANDE (b):				
BITOLA DE 1m,00.	1.489,641	—	—	1.489,641
Itararé ao Uruguay	883,206	—	—	883,206
Serrinha a Nova Restinga	44,980	—	—	44,980
Jaguariahyva a C. Mineira	99,123	—	—	99,123
S. Francisco a Porto União (c). . . .	62,332	—	—	462,332
MOGYANA:				
BITOLA DE 1,00				
Jaguára a Araguary	281,118	—	—	281,118
SOROCABANA:				
BITOLA DE 1m,00.	838,433	—	—	838,433
Ramal de Tibagy (Rubião Junior a P. Epitacio	588,386	—	—	588,386
Ramal de Itararé (Tatuhy a Itararé). .	250,047	—	—	250,047
BARREIROS A SERTÃOSINHO:				
BITOLA DE 1m,00	—	15,762	35,420	51,182

(a) O arrendamento não esteve em pleno vigor, tendo surgido duvidas. A estrada ficou subordinada ao Ministerio da Agricultura; (b) A parte em construcção e com estudos approvados continúa a figurar provisoriamente na relação IV, devido a uma anomalia do contracto vigente; (c) De accôrdo com o novo cadastro, a extensão total, em trafego, é de 463,332.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
IV — CONCEDIDAS SEM GARANTIA DE JUROS OU QUE GOSARAM DE GARANTIA				
LEOPOLDINA RAILWAY	1.050,075	—	54,160	1.104,235
BITOLA DE 1m,00				
Central de Macahé (*)	43,523	—	—	43,523
Porto Novo a Saúde	375,527	—	—	375,527
Ramal de Vista Alegre a Leopoldina .	12,651	—	—	12,651
Ramal de Sumidouro (Mello Barreto a Sumidouro) (*a*)	34,295	—	—	34,295
CARANGOLA (*):				
Campos a Porciuncula	169,187	—	—	169,187
Murundú a Santo Eduardo.	21,608	—	—	21,608
Itaperuna a Patrocinio.	35,423	—	—	35,423
NORTE (Praia Formosa a Entroncamento)	46,138	—	—	46,138
Victoria á divisa com Minas Geraes. .	290,539	—	—	290,539
Ramal de Coitinho a Castello. . . .	21,184	—	—	21,184
Capivary a Cabo Frio.	—	—	54,160	54,160
CORCOVADO (*b*):				
BITOLA DE 1m,00				
Laranjeiras ao Alto do Corcovado . .	3,824	—	—	3,824
REZENDE A BOCAINA:				
BITOLA DE 1m,00				
Oliveira Botelho a Barreiro.	38,810	—	—	38,810
MOGYANA.	593,199	—	176,124	769,323
BITOLA DE 1m,00				
Ribeirão Preto a Jaguára (*)	192,000	—	—	192,000
Ramal de Caldas (*)	76,137	—	—	76,137
Igarapava a Rodolpho Paixão. . . .	47,763	—	—	47,763
Mogymirim a Santos e ramal	—	—	152,489	152,489
Tuyuty a Passos.	247,861	—	—	247,861
Guaxupé a Jacuhy	(*b*) 29,438	—	23,635	53,073
S. PAULO RAILWAY:				
BITOLA DE 1m,60				
Santos a Jundiahy (*)	139,466	—	—	139,466

(*) Este signal indica linhas que gosaram de garantia de juros, federal.

(*a*) Concessão federal. O trecho Estadoal tem a extensão de 57,664; (*b*) E. F. Electrica, com cremalheira, passou para a fiscalisação da Prefeitura do Districto Federal em virtude do aviso n. 309, de 13 de julho de 1910; (*b*) Guaxupé a Biguatinga.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
SOROCABANA:				
BITOLA DE 1^m,00				
Prolongamento para Santos.	—	—	183,000	183,000
S. PAULO RIO GRANDE	—	40,500	949,283	989,783
BITOLA DE 1^m,00				
C. Mineira a Ourinhos.	—	40,500	79,294	119,794
Porto União á foz do Iguassú	—	—	723,989	723,989
Ramal de Guarapuava	—	—	146,000	146,000
QUARAHIM A ITAQUY (*):				
BITOLA DE 1^m,00	175,597	—	—	175,597
GANDARELLA (c) :				
BITOLA DE 1^m,00	—	—	64,520	64,520

V — CONCEDIDAS PELOS ESTADOS OU A ELLES PERTENCENTES

Estado do Rio Grande do Norte . . .	37,690	—	—	37,690
MOSSORÓ — BITOLA DE 1^m,00				
Porto Franco a Mossóró	(d) 37,690	—	—	37,690
Estado da Bahia	392,784	65,918	67,420	526,122
BITOLA DE 1^m,00				
Nazareth a Jaguaquara	194,929	65,918	—	260,847
Ramal de Amargosa	26,755	—	—	26,755
Santo Amaro e ramaes	88,350	—	—	88,350
Ilhéos a Conquista e ramaes.	82,750	—	20,000	102,750
Nazareth a Salinas de Margarida (e). .	—	—	47,420	47,420
Estado do Rio de Janeiro.	1.056,904	40,750	—	1.097,654
LEOPOLDINA RAILWAY	991,612	40,750	—	1.032,362
BITOLA DE 1^m,00				
Nictheroy a Macuco	178,655	—	—	178,655
Ramal de Macahé	146,494	—	—	146.494
Cordeiro a Portella.	77,203	—	—	77,203
Imbetiba a Miracema.	241,230	—	—	241,230

(*) Gosaram de garantias de juros, federal.

(c) Decreto n. 13.310, de 18 de dezembro de 1918 e decreto n. 14.963, de 2 de setembro de 1921; (d) De Mossoró em deante a linha (construcção suspensa) passou a ser federal; (e) decreto n. 1.726, de 13 de outubro de 1917. Esta estrada, que no quadro da Viação Ferrea referente ao anno de 1921 figura com 16^{km},000 em trafego, tem apenas 47^{km},420 com estudos approvados. (Informação do Secretario da Agricultura e Viação do Estado da Bahia no seu telegramma do dia 27 de janeiro de 1922.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Conselheiro Paulino a Sumidouro. . .	57,664	—	—	57,664
Araruama a Triumpho	40,105	—	—	40,105
Ramal de Magdalena	27,234	—	—	27,234
Campos a Santo Amaro	38,588	—	—	38,588
Campista . {Campos a Atafona . . .	42,049	—	—	42,049
Campista . {Martins Lage a Colomins .	13,739	—	—	13,739
Grão-Pará. {Mauá a S. José do Rio Preto	91,809	—	—	91,809
Grão-Pará. {Areal a Piracema. . . .	36,861	—	—	36,861
Ligação de Rosario a Porto das Caixas.	—	40,750	—	40,750
MARICÁ :				
BITOLA DE 1m,00				
Porto das Neves a Nilo Peçanha . . .	65,292	—	—	65,292
Estado de Minas Geraes.	866,339	41,000	88,420	995,759
LEOPOLDINA RAILWAY				
BITOLA DE 1m,00	762,339	—	—	762,339
Ponte Nova a S. Sebastião do Matipó.	90,037	—	—	90,037
Recreio a Manhuassú	266,540	—	—	266,540
Ramal de Pirapetinga	31,261	—	—	31,261
Cysneiros a Paraopeba	17,738	—	—	17,738
Patrocinio a S. Paulo.	17,688	—	—	17,688
Cataguazes a Mirahy	35,275	—	—	35,275
Sereno a João Pinheiro	12,630	—	—	12,630
Piracema á Ligação	156,684	—	—	156,684
Guarany a Pomba	27,469	—	—	27,469
Furtado de Campos a Juiz de Fóra . .	66,683	—	—	66,683
Sub-ramal de Mar de Hespanha . . .	25,570	—	—	25,570
Espera Feliz á Divisa.	14,764	—	—	14,764
PARACATÚ — BITOLA DE 1m,00 :				
Martinho de Campos a Confusão (a) . .	96,000	41,000	88,420	225,420
MORRO VELHO — BITOLA DE 0m,66 :	—	—	—	—
Raposos a Morro Velho (b).	8,000	—	—	8,000
Estado de S. Paulo	4.762,852	—	—	4.923,872
PAULISTA	1.277,560	37,120	123,900	1.366,960
BITOLA DE 1,m60	398,696	—	—	398,696
Jundiahy a S. Carlos (c)	206,308	—	—	206,308

(a) Em trafego de Martinho de Campos ao S. Francisco: do Estado e sob sua administração.
(b) Tracção electrica ; (c) A linha é dupla electrica entre Jundiahy e Campinas (44,012).

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Ramal de Descalvado	106,808	—	—	106,808
» » Santa Veridiana	40,374	—	—	40,374
Nova Odessa a Piracicaba	45,206	—	—	45,206
BITOLA DE 1m,00	828,456	30,000	59,400	917,856
Rio Claro a Barretos	329,644	—	—	329,644
Ramal de Jahú	144,324	—	—	144,324
» » Baurú	38,178	—	—	38,178
» » Agudos	120,552	—	—	120,552
» » Mogy-Guassú	92,711	—	—	92,711
» » Agua Vermelha	62,976	—	—	62,976
» » Ribeirão Bonito	40,071	—	—	40,071
Piratininga-Tibiriçá (c)	—	30,000	59,400	89,400
BITOLA DE 0m,60	50,408	—	—	50,408
Ramal de Santa Rita	36,568	—	—	36,568
» de Aurora	13,840	—	—	13,840
MOGYANA	1.091,699	—	—	1,091,699
BITOLA DE 1m,00	1.007,205	—	—	1.007,205
Campinas a Ribeirão Preto	316,000	—	—	316,000
Ramal de Amparo	48,019	—	—	48,019
» » Soccorro	31,630	—	—	31,630
» » Itapira	50,000	—	—	50,000
» do Pinhal	36,474	—	—	36,474
» de Vargem Grande e Prolongamento	19,516	—	—	19,516
» » Mocóca e sub-ramal de Boiada	72,115	—	—	72,115
Ramal de Guaxupé	44,806	—	—	44,806
» » Santos Dumont a Cajurú	60,000	—	—	60,000
» » Sertãosinho e Ligação com a Paulista	39,378	—	—	39,378
» » Santa Rita do Paraiso	157,000	—	—	157,000
S. Simão a Ribeirão Preto	120,181	—	—	120,181
Monteiros a Guatapará (Ligação com a Paulista)	12,086	—	—	12,086
BITOLA DE 0m,60	84,494	—	—	84,494
Ramal de Serra Negra	40,188	—	—	40,188
» » Cravinhos e Prolongamento	28,662	—	—	28,662
Sub-ramal de Jandaya	15,644	—	—	15,644

(c) Prolongamento do ramal dos Agudos,

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
SOROCABANA (a)	931,647	—	—	931,647
BITOLA DE 1m,00:				
S. Paulo a Baurú	436,802	—	—	436,802
Ramal de Boituva a Tatuhy	21,796	—	—	21,796
» » Tieté	8,069	—	—	8,069
» » Pirajú	25,380	—	—	25,380
» » Porto Martins e Araquá	36,960	—	—	36,960
» » Boreby (b)	19,344	—	—	19,344
Mayrink a S. Pedro	227,006	—	—	227,006
Ramal de Jundiahy	43,100	—	—	43,100
» » João Alfredo	17,428	—	—	17,428
» do Rio Pardo	23,890	—	—	23,890
Chave Ligação a Guanabara	34,846	—	—	43,845
Ramal de Itatinga	13,253	—	—	13,253
Boituva a Porto Feliz	23,873	—	—	23,873
S. PAULO RAILWAY	107,846	—	—	107,846
BITOLA DE 1m,00:				
Campo Limpo á Vargem	77,064	—	—	77,064
Ramal de Piracaia	30,782	—	—	30,782
S. PAULO — GOYAZ	146,000	—	20,000	165,000
BITOLA DE 1m,00:				
Passagem a Monte Azul	74,210	—	—	74,210
Ibitiuva a Terra Roxa	32,000	—	—	32,000
Monte Azul a Olympia	39,790	—	20,000	59,790
S. PAULO — MINAS — BITOLA DE 0m,60:				
Bento Quirino a S. Sebastião do Paraiso (c)	136,600	—	—	136,600
ITATIBENSE — BITOLA DE 1m,00:				
Louveira a Itatiba	20,097	—	—	20,097
NORTE DE S. PAULO:				
BITOLA DE 1m,00 (d)	279,136	—	—	279,136
Araraquara a S. José do Rio Preto	228,136	—	—	228,136
Ramal de Sylvania a Tabatinga	51,000	—	—	51,000

(a) Propriedade e administração do Estado; *(b)* Da estação Virgilio Rocha a Coronel Leite (antiga Rodrigo Silva); *(c)* Sendo 106 klms. até Morro da Mesa, no Estado de Paulo, e 30 600 klms. até S. Sebastião no Estado de Minas Geraes; *(d)* Propriedade e administração do Estado de S. Paulo.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
DOURADO	273,368	7,120	—	280,488
Bitola de $1^m,00$	149,368	7,120	—	156,488
Ribeirão Bonito a Bariry	83,248	—	—	83,248
Ramal de Tabatinga a Itapolis	26,120	7,120	—	33,240
Posto Rangel a Ayrosa Galvão	40,000	—	—	40,000
Bitola de $0^m,60$:				
Ribeirão Bonito a Ibitinga	124,000	—	—	124,000
FUNILENSE *(a)*	94,263	—	—	94,263
Bitola de $1^m,00$:				
Carlos Botelho a Arthur Nogueira	52,263	—	—	52,263
Arthur Nogueira a Padua Salles *(b)*	42,000	—	—	42,000
SANTOS A SANTO ANTONIO DE JUQUIÁ *(c)*:				
Santos a Juquiá	159,482	—	—	159,482
RAMAL FERREO CAMPINEIRO — Bitola de $0^m,60$:				
Campinas a Cabras e ramal	41,444	—	—	41,444
TRAMWAY DA CANTAREIRA *(d)*	43,000	—	—	43,000
Bitola de $0^m,60$:				
Mercado á Cantareira	25,000	—	—	25,000
Ramal de Guarulhos	18,000	—	—	18,000
TRAMWAY ELECTRICO DE SANTO AMARO:				
Bitola de $1^m,44$	15,820	—	—	15,820
Domingos de Moraes á Represa do Guapiranga	13,160	—	—	13,160
Santo Amaro a Represa	2,660	—	—	2,660
MELHORAMENTOS DE MONTE ALTO:				
Bitola de $1^m,00$	31,870	—	—	31,870
Ibitirama a Homem de Mello	18,000	—	—	18,000
Prolongamento de Monte Alto a Taboado	13,870	—	—	13,870
JABOTICABAL — bitola de $1^m,00$:				
Jaboticabal a Ibitiúva *(e)*	27,200	—	14,500	41,700
PERÚS-PIRAPORA:				
Bitola de $0^m,60$	16,000	—	30,000	46,000
AGRICOLA FAZENDA DUMONT — Bitola de $0^m,60$:				
Ribeirão Preto a Dumont	24,000	—	—	24,000

(a) Propriedade e administração do Estado de S. Paulo; *(b)* Gosou de subvenção Federal de 15:000$ por kilometro; *(c)* Southern S. Paulo Railway; *(d)* Propriedade e administração do Estado de S. Paulo; *(e)* Jaboticabal a Luzitana.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
CAMPOS DO JORDÃO (*a*):				
BITOLA DE 1m,00:				
Pindamonhangaba á Villa Jaguaribe .	45,820	—	—	85,820
Estado do Paraná	43,397	31,500	133,600	203,497
NORTE DO PARANÁ				
BITOLA DE 1m,00:				
Curityba a Rio Branco	43,397	—	—	43,397
NOROESTE DO PARANÁ.	—	31,500	—	31,500
BITOLA DE 1m,00.				
OESTE DO PARANÁ	—	—	133,600	133,600
BITOLA DE 1m,00.				
Estado do Rio Grande do Sul	85,980	50,000	62,000	197,980
PORTO ALEGRE Á TRISTEZA:				
BITOLA DE 1m,00:				
Praia de Bellas á Pedra Redonda . . .	11,980	—	—	11,980
CARLOS BARBOSA A ALFREDO CHAVES (*b*)				
BITOLA DE 1m,00	22,000	42,000	62,000	126,000
E. F. TAQUÁRA AO CANELLA: (*b*)				
BITOLA DE 1m,00	52,000	8,000	—	70,000

Resumo

ESTRADAS		EXTENSÃO EM KILOMETROS			
		Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Propriedade da União.	Administradas pelo Governo Federal . . .	8.016,187	1.394,839	4.765,737	14.176,763
	Arrendadas	8.749,739	139,991	2.516,6[illegible]	11.736,334
Concedidas pela União.	Com garantia de juros ou subvenção kilometrica	3.376,298	52,004	132,268	3.5[illegible],570
	Sem garantia de juros (*c*)	2.000,971	40,500	1.417,087	3.[illegible]
Propriedades dos Estados.	Administradas pelos Governos Estadoaes. .	1.767,530	156,938	180,420	2.104,888
	Arrendadas	83,350	—	—	83,350
Concedidas pelos Estados		5.360,066	169,370	321,920	[illegible]
		29.389,141	2.193,622	9.347,036	40.929,799

(a) Do Estado e por elle administrada: a tracção se faz por automoveis em caracter provisorio: *(b)* Estas linhas foram incorporadas a Viação Ferrea do Rio Grande do Sul (contracto de 18 de abril de 1922); (*c*) Incluidas as que já gosaram de garantia de juros, federal

Viação Ferrea da Republica dos Estados Unidos do Brasil

Extensão em trafego em 31 de dezembro de 1922

Estados	Kilometros
Amazonas	8,281
Pará	381,520
Maranhão	450,652
Piauhy	57,141
Ceará	1 039,584
Rio Grande do Norte	352,401
Parahyba do Norte	338,883
Pernambuco	823,113
Alagôas	326,801
Sergipe	312,433
Bahia	1.809,342
Espirito Santo	611,353
Districto Federal	173,891
Rio de Janeiro	2 634,230
Minas Geraes	6 880,603
S. Paulo	6.766,474
Paraná	1.140,966
Santa Catharina	1.074,118
Rio Grande do Sul	2.803,541
Matto Grosso	1.167,035
Goyaz	236,779
	29.389,141

Não estão incluidas as Estradas de Ferro de caracter privado.

Viação Ferrea da Republica dos Estados Unidos do Brasil

EM 31 DE DEZEMBRO DE 1922

Distribuição pelos Estados dos trechos de cada Estrada de Ferro em trafego, segundo os limites indicados nos mappas da Inspectoria Federal das Estradas e outros documentos.

	Klm.	Klm.	Klm.
Estado do Amazonas:			
Estrada de Ferro Madeira Mamoré	—	8,281	—
Porto Velho ás divisas com Matto Grosso	8,281	—	8,281
Estado do Pará:			
Estrada de Ferro Bragança	—	299,090	
» » » Tocantins	—	82,430	381,520
Estado do Maranhão:			
Estrada de Ferro S. Luiz a Therezina	—	450,652	450,652
Estado do Piauhy:			
Estrada de Ferro Central do Piauhy	—	57,141	57,141
Estado do Ceará:			
Rêde de Viação Cearense	—	1.039,584	—
Estrada de Ferro Baturité	630,471	—	—
Estrada de Ferro Sobral	373,493	—	—

Linha de ligação da Baturité com a Sobral :

	Klm.	Klm.	Klm.
Fortaleza a Arara	35,620	—	1.039,584
Estado do Rio Grande do Norte :			
Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte	—	176,430	—
Estrada de Ferro Mossoró.	—	37,690	—
The Great Western of Brasil Railway.	—	138,281	—
Natal a Caiçara	138,281	—	352,401
Estado da Parahyba do Norte			
The Great Western of Brasil Railway.	—	338,833	—
Caiçara a Rosa e Silva	150,970	—	—
Ramal do Picuhy.	34,404	—	—
» de Alagôa Grande	23,115	—	—
» » Cabedello.	50,193	—	—
» » Campina Grande	80,196	—	333,883
Estado de Pernambuco :			
The Great Western of Brasil Railway.	—	823,113	—
Rosa e Silva a Recife	129,530	—	—
Ramal de Limoeiro	23,101	—	—
Ligação com a «Rêde Central» . . .	9,934	—	—
Central de Pernambuco.	269,268	—	—
Ligação com a «Rêde Sul».	6,222	—	—
Recife a Serra Grande	230,862	—	—
Ramal de Garanhums	56,427	—	—
Ribeirão a Barreiros	55,300	—	—
» » Cortez	28,657	—	—
Paulo Affonso.	13,762	—	823,113
Estado de Alagoas :			
The Great Western of Brasil Railway.	—	326,801	—
Serra Grande a Jaraguá.	119,358	—	—
Ramal de Viçosa.	106,069	—	—
Paulo Affonso.	101,374	—	326,801
Estado de Segipe :			
Companhia Ferro-Viaria Este Brasileiro	—	312,433	—
Da ponte sobre o Rio Real a Propriá .	300,543	—	—
Ramal de Capella	11,890	—	312,433
Estado da Bahia:			
Estrada de erro Nazareth e ramal de Amargosa.	—	221,684	—
Estrada de Ferro Santo Amaro e ramaes	—	88,350	—
Estrada de Ferro Ilhéos a Conquista e ramaes.	—	82,750	—
Companhia Ferro-Viaria Êste Brasileiro	—	1.416,558	—
Alagoinhas á Ponte sobre o Rio Real .	129,363	—	—
Bahia a Joazeiro	575,440	—	—
Central da Bahia.	387,804	—	—
Bahia e Minas.	142,400	—	—
Centro Oeste	51,863	—	—
Bomfim a Sitio Novo e ramal	129,688	—	1.809,342
Estado do Espirito Santo:			
Estrada de Ferro Victoria a Minas . .	—	206,400	—
Victoria á divisa de Minas Geraes . .	206,400	—	—
The Leopoldina Railway Company Ltd.	—	404,953	—
Santo Eduardo a Cachoeira do Itapemirim	93,230	—	—
Cachoeira a Alegre	61,040	—	—

	Klm.	Klm.	Klm.
Alegre á divisa de Minas Geraes. . .	70,643	—	—
Coutinho a Castello	21,184	—	—
Itapemirim a Mathilde	79,937	—	—
Mathilde a Victoria	78,919	—	611,353
Districto Federal:			
Estrada de Ferro Central do Brasil . .	—	106,721	—
Central á divisa do Estado do Rio . .	27,141		
Alfredo Maia á divisa do Estado do Rio	25,145	—	—
Ramal da Gamboa	1,003	—	—
» de S. Diogo	0,291	—	—
» » Deodoro	3,022	—	—
» » Santa Cruz	40,689	—	—
Circular de D. Clara.	1,662	—	—
» » Bangú	2,408	—	—
» do Matadouro	3,270	—	—
» da Pavuna	2,090	—	—
Estrada de Ferro Rio do Ouro. . . .	—	43,243	—
Estrada de Ferro do Corcovado . . .	—	3,824	—
The Leopoldina Railway Company Ltd.	—	20,103	—
Praia Formosa a Merity	20,103		173,891
Estado do Rio de Janeiro:			
Estrada de Ferro Central do Brasil . .	—	735,475	—
Barra do Pirahy a Serraria.	185,041	—	—
Trecho entre Parahybuna e Sobragy. .	1,732		
Barra do Pirahy á divisa do Estado de S. Paulo	111,235	—	—
Saudade á divisa do Estado de S. Paulo	16,544	—	—
Da divisa do Districto Federal a Mangaratiba	40,496	—	—
Da divisa do Districto Federal a Parahyba do Sul	140,792	—	—
Ramal de Paracamby	5,216	—	—
» » Porto Novo	17,846	—	—
Governador Portella a Chave Barão de Vassouras.	42,937	—	—
Juparanã á divisa do Estado de Minas Geraes.	93,784	—	—
Chave de Valença a Barra Longa. . .	59,960	—	—
Tabôas a Commercio	17,920	—	—
Circular da Pavuna	1,972	—	—
Estrada de Ferro Rio do Ouro . . .	—	84.433	—
The Leopoldina Railway Company Ltd.	—	1.373,123	—
Nictheroy a Macuco.	178,655	—	—
Ramal de Sumidouro	91,959	—	—
» » Macahé	146,494	—	—
» Ferreo de Cantagallo	77,203	—	—
Imbetiba a Miracema	241,230	—	—
Entroncamento a Glycerio (C. de Macahé)	43,523	—	—
Conde de Araruama a M. de Moraes .	91,545	—	—
Ramal de Magdalena	27,224	—	—
Campos a Santo Amaro.	38,583	—	—
Campos a Atafona	42,049	—	—
Martins Lage a Colomins	13,730	—	—
Campos a Porciuncula	169,187	—	—
Murundú a Santo Eduardo.	21,608	—	—
Itaperuna a Patrocinio	35,423	—	—
Mauá a S. José do Rio Preto. . . .	91,809	—	—
Areal á Piracema.	36,861	—	—
Merity a Entroncamento	26,035	—	—
Estrada de Ferro Oeste de Minas . .	—	120,700	—

	Klm.	Klm.	Klm.
Barra Mansa a Angra dos Reis . . .	71,120	—	—
Do Kilometro 235,671 a Barra Mansa .	49,589	—	—
Rêde Su.-Mineira	—	123,934	
Rio Preto a Passa-Tres.	123,934	—	—
Estrada de Ferro Rezende a Bocaina .	—	28,336	—
Re.ende á divisa do Estado de S. Paulo	28,336	—	—
Estrada de Ferro Maricá e Prolongamento	—	130,472	—
Estrada de Ferro Therezopolis . . .	—	37,757	2.634,230

Estado de Minas Geraes:

Estrada de Ferro Central do Brasil . .	—	1.400,493	—
Da divisa do Estado do Rio a Pirapora.	793,959	—	—
Ramal de Porto Novo	45,925	—	—
» » Piranga	56,977	—	—
» » Ouro Preto	85,019	—	—
» » Morro da Mina	7,320	—	—
» » Santa Barbara	76,312	—	—
» » Bello Horizonte	14,343	—	—
» » Montes laros	137,037	—	—
» » Lima Duarte	14,695	—	—
» » Paraopeba	162,096	—	—
Da divisa do Estado do Rio a Jacutinga	6.810	—	—
Estrada de Ferro Oeste de Minas. . .	—	1.808,377	—
Sitio a Paraopeba	601,800	—	—
Ramal de Agua Santa	11,800	—	—
» » Ribeirão Vermelho	43,500	—	—
» » Itapecerica.	35,258	—	—
» » Claudio.	26,194	—	—
» » Pitanguy	4,865	—	—
De Lavras ao klm. 235,671.	235,671	—	—
Alvaro Botelho a Formiga	136,853	—	—
Divinopolis a Bello Horizonte. . . .	155,816	—	—
Divinopolis a Garças	142,585	—	—
Ramal de Bom Jardim	12,456	—	—
» do Pará	27,601	—	—
» de Contagem.	3,140	—	—
Ribeirão Vermelho a Lavras	9,311	—	—
» » » Alvaro Botelho .	5,257	—	—
Formiga a Patrocinio	356,270	—	—
Estrada de Ferro Victoria a Minas . .	—	416,036	—
Da divisa do E. de Minas Geraes a Ipatinga	268,520	—	—
Curralinho a Diamantina	147,516	—	—
Estrada de Ferro Bahia e Minas . . .	—	299,330	—
Aymorés a Theophilo Ottoni	233,870	—	—
Theophilo Ottoni a Ladainha	65,460	—	—
Estrada de Ferro Mogyana.	—	625,622	—
Jaguará a Araguary	281,118	—	—
Ramal de Poços de Caldas.	17,637	—	—
» » Guaxupé	13,806	—	-
Da divisa do Estado a Rodolpho Paixão.	35,762	—	—
Tuyuty a Passos.	247,861	—	—
Guaxupé a Biguatinga	29.438	—	—
Rêde Sul Mineira.	—	992,946	—
Do kilometro 24,929 a Tuyuty. . . .	335,515	—	—
Ramal de Campanha.	85,970	—	—
» » Alfenas.	7,578	—	—
Soledade ao Rio Eleuterio.	269,529	—	—
» » Rio Preto	200,794	—	—
Tres Corações ao Carmo da Cachoeira.	41,562	—	—
Piranguinho a Paraizopolis	51,998	—	—
Estrado de Ferro S. Paulo a Minas. .	—	30,600	—

	Klm.	Klm.	Klm.
Da divisa do Estado a S. Sebastião do Paraiso	30,600	—	—
Estrada de Ferro Goyaz	—	52,682	—
De Araguary á divisa do Estado. . .	52,682	—	—
The Leopoldina Railway Company Ltd.	—	1.150,517	—
Porto Novo a Saúde.	375,527	—	—
Ponte Nova a Matipó	90, 37	—	—
Ramal de Pirapetinga	31,251	—	—
Recreio a Manhuassú	266,540	—	—
Espera Feliz á divisa do Estado do Espirito Santo.	14,764	—	—
Cysneiros a Paraokena.	17,738	—	—
Patrocinio a S. Paulo	17,688	—	—
Vista Alegre a Leopoldina.	12,651	—	—
Cataguazes a Mirahy	35,275	—	—
Sereno a João Pinheiro.	12,630	—	—
Piracema a Ligação.	156,684	—	—
Guarany a Pomba	27,469	—	—
Furtado de Campos a Juiz de Fóra . .	66,683	—	—
Ramal de Mar de Espanha.	25,570	—	—
Estrada de Ferro Morro Velho . . .	—	8,000	—
Estrada de Ferro Paracatú.	—	95,000	—
Estado de S. Paulo:			
Estrada de Ferro Central do Brasil. .	—	309,810	—
Da divisa do Estado do Rio a S. Paulo.	278,684	—	—
» » » » » » » Bananal.	11,456	—	—
Ramal de Lorena a Piquete.	19,670	—	—
S. Paulo Railway	—	247,312	—
Estrada de Ferro Sorocabana. . . .	—	1 770,030	—
» » » Mogyana.	—	1.340,394	—
» » » Paulista	—	1.277,560	—
» » » Araraquara	—	279,136	—
» » » Dourado.	—	273,368	—
» » » Noroeste do Brasil .	—	462,424	—
Baurú a Itapura	436,480	—	—
Itapura a Jupiá	25,944	—	—
Estrada de Ferro S. Paulo a Goyaz. .	—	146,000	—
» » » » » » Minas. .	—	106,000	—
» » » Itatibense.	—	20,097	—
Rêde Sul Mineira.	—	24,920	—
Cruzeiro a Tunnel	24,920	—	—
Estrada de Ferro Funilense	—	94,263	—
» » » Campineira	—	41,444	—
Tramway da Cantareira.	—	43,000	—
Electrico de Santo Amaro	—	15,820	—
Melhoramentos de Monte Alto . . .	—	31,870	—
Estrada de Ferro Perús Pirapora. . .	—	16,000	—
» » » Fazenda Dumont . .	—	24,000	—
» » » Jaboticabal	—	27,200	—
» » » Campos do Jordão. .	—	45,820	—
» » » Santos a Santo Antonio de Juquiá	—	159,482	—
Estrada de Ferro Rezende a Bocaina .	—	10,474	6.766,474
Estado do Paraná:			
Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande	—	1.097,569	—
Itararé a União da Victoria.	515,766	—	—
Serrinha	44,980	—	—
Juguariahyva a Colonia Mineira. . .	99,123	—	—
Paraná	407, 01	—	—
Wenceslau Braz a Thomazina. . . .	30,699	—	—
Estrada de Ferro Norte do Paraná . .	—	43,397	1.140,966

	klm.	klm.	klm.
Estado de Santa Catharina:			
Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande	—	829,772	—
União da Victoria ao Rio Uruguay . .	367,440	—	—
S. Francisco a Porto União	462,332	—	—
Estrada de Ferro Santa Catharina . .	—	69,700	—
Estrada de Ferro D. Thereza Christina e ramaes.	—	174,646	1.074,118
Estado do Rio Grande do Sul:			
Viação Ferrea do Rio Grande do Sul .	—	2.361,791	—
Porto Alegre a Uruguayana e ramal de Paredão	765,238	—	—
Santa Maria a Marcellino Ramos . .	535,234	—	—
Cacequy a Rio Grande	490,037	—	—
Neustadt a Taquara.	53,002	—	—
Couto a Santa Cruz.	30,311	—	—
Monte Negro a Caxias.	116,502	—	—
Entroncamento a Sant'Anna do Livramento.	158,564	—	—
Accesso á margem do Taquary . . .	2,108	—	—
Ramal Fluvial de Pelotas	2,718	—	—
» da Costa do Mar	17,281	—	—
S. Pedro á margem do rio Jaguary . .	80,706	—	—
Cruz Alta a Santo Angelo.	109,000	—	—
Brasil Great Southern Railway Comp.	—	299,467	—
Quarahim a Itaquy	175,597	—	—
Itaquy a S. Borja	123,870	—	—
Estrada de Ferro Porto Alegre a Tristeza	—	11,980	—
Estrada de Ferro Carlos Barbosa a Bento Gonçalves	—	22,000	—
Estrada de Ferro Taquara ao Canella .	—	52,000	—
Estrada de Ferro do Jacuhy	—	56,303	2.803,541
Estado de Matto Grosso:			
Estrada de Ferro Madeira-Mamoré . .	—	355,979	—
Da divisa do Estado do Amazonas a Guajará Mirim.	355,979	—	—
Estrada de Ferro Noroeste do Brasil .	—	811,056	—
Jupiá a Porto Esperança	811,056	—	1.167,035
Estado de Goyaz:			
Estrada de Ferro Goyaz	—	236,779	—
Da divisa do Estado de Minas a Tapiocanga	191,538	—	—
Goyandira a Ouvidor	45,241	—	236,779
			29.389,141

Não estão incluidas as Estradas de Ferro de caracter privado.

ASSUMPTOS GERAES

O decreto n. 15.673, de 7 de setembro de 1922, approvou o novo *Regulamento de Policia, Segurança e Trafego das Estradas de Ferro*, cujo estudo e redacção se devem fundamentalmente a esta Inspectoria, que do assumpto se occupou por largo tempo.

A redacção final foi precedida de duas outras successivamente publicadas, com grande intervallo, nas columnas do «Diario Official» e elaborada em presença da suggestões provocadas por taes publicações, propositadamente annunciadas nos jornaes mais lidos desta Capital.

* * *

Elaborou igualmente esta repartição as novas — *Instrucções para tomada de contas das estradas de ferro de concessão federal* — que, com pequenas modificações, foram approvadas, successivamente, por portarias ministeriaes de 28 de agosto de 1922 e de 4 de abril de 1923.

Estas novas «Instrucções» se referem explicitamente aos diversos regimens a que estão sujeitas as estradas, o que não se dava com as antigas, de 1897, que apenas figuravam o caso da garantia de juros.

* * *

O Aviso ministerial n. 97, de 10 de agosto de 1922 approvou o *glossario*, em vernaculo, das partes da locomotiva a vapor.

* * *

Em 4 de agosto de 1922 (Off. n. 717/S) a Inspectoria submetteu á approvação do Governo um projecto de *Regulamento para subvenção federal a estradas de rodagem*, conforme o decreto n. 4.460, de 11 de janeiro do mesmo anno.

* * *

Em 27 de junho (Off. n. 489/S) já havia esta repartição offerecido ao Ministerio da Viação outro projecto de regulamento, relativo á lei n. 4.514, de 16 de fevereiro de 1922, que assegura a *igualdade de deveres do Estado para com os empregados das diversas estradas de ferro administradas pela União Federal, conforme as categorias*.

* * *

A portaria de 21 de julho de 1922, tornou extensivo ás estradas de ferro administradas por esta Inspectoria o art. 180 do actual regulamento da Estrada de Ferro Central do Brasil.

ESTRADAS DIRECTAMENTE SUBORDINADAS A' INSPECTORIA

1ª — Estrada de Ferro Tocantins (Pará)

	Km.
EXTENSÃO EM TRAFEGO (suspenso).	82,430

Em consequencia de haverem sido suspensos os trabalhos de construcção e paralysados os serviços do trafego, o Governo, pelo decreto n. 14.369, de 21 de setembro de 1920, declarou caduco o contracto de concessão, com garantia de juros, dessa estrada, centracto esse oneroso aos cofres publicos e confessadamente inexequivel, em cujo goso se achava a Companhia de Estradas de Ferro do Norte do Brasil.

Essa concessão, que datava dos primeiros annos do regimen republicano, avultára continuamente em direito a maiores extensões, ao passo que apresentava menos de cem kilometros construidos, com um trafego provisorio incomparavelmente precario.

Decretada a caducidade, foi á praça o acervo da estrada, que a União adquiriu em hasta publica realizada em Belém do Pará, em 7 de junho de 1922, pelo preço de 1.281:000$000.

A parte removivel dos bens adquiridos foi avaliada em 3.565:532$500 pelo chefe de districto desta Inspectoria, engenheiro Eugenio de Souza Brandão, para tal fim mandado em commissão ao Pará.

Do seu volumoso relatorio consta a relação minuciosa de taes bens, cujo aproveitamento poderá o Governo fazer alhures, si assim lhe aprouver.

2ª — Estrada de Ferro S. Luiz a Therezina (Maranhão)

	Km.
EXTENSÃO EM TRAFEGO.	450,652

Esta via-ferrea resulta da incorporação da Estrada de Ferro Caxias a Cajazeiras (78km,000) á estrada de Ferro S. Luiz a Caxias (372km,652), de conformidade com o decreto n. 14.589 A, de 30 de dezembro de 1920.

Resultados do trafego dos dois ultimos annos:

	1921	1922
Receita.	428:387$770	721:872$713
Despesa de custeio.	1.863:152$940	2.182:854$031
Deficit	1.434:765$170	1.460:981$318
Coeff. de trafego	434,92	302,39

Discriminação comparada da receita:

Passageiros	179:976$500	249:783$800
Bagagens e encommendas	49:586$310	59:865$430
Animaes	7:319$300	7:229$520
Mercadorias.	174:637$900	377:716$573
Telegrammas	13:093$400	7:752$500
Armazenagem	251$140	4$000
Baldeação no canal dos Mosquitos.	2:909$220	17:323$060
Diversas e eventuaes	614$000	2:197$830
Totaes.	428:387$770	721:872$713

Como renda que lhe não pertence, a Estrada arrecadou nos dois annos considerados as seguintes importancias:

	1921	1922
Imposto de transporte.	27:577$200	37:490$400
Taxa de viação	6:963$686	11:575$423
Imposto de sello	11:818$222	3:656$840
Montepio.	737$756	702$207
	47:096$864	53:424$870

Discriminação da despesa dos dois referidos annos:

Administração	282:377$813	288:057$862
Trafego	270:061$961	439:401$758
Locomoção	442:364$662	522:907$892
Via permanente.	846:299$504	879:167$739
Serviço sanitario	22:049$000	35:569$650
Diversas	—	17:749$130
Totaes.	1.863:152$940	2.182:854$031

Explica-se o avultamento relativo das despesas da via permanente pelo facto de não estar a linha ainda sufficientemente consolidada, tendo, aliás, soffrido muitos damnos com as chuvas e, principalmente, com as enchentes do rio em cuja margem corre.

— Desdobramento da despesa do ultimo anno nos titulos *pessoal* e *material*:

	Pessoal	Material	Total
Administração	199:943$927	88:113$935	288:057$862
Trafego	314:544$040	124:857$718	439:401$758
Locomoção	269:018$429	253:889$463	522:907$892
Via permanente	588:391$482	290:776$257	879:167$739
Serviço sanitario	20:705$500	14:864$150	35:569$650
Diversas	—	17:749$130	17:749$130
	1.392:603$378	790:250$653	2.182:854$031

Com melhoramentos da Estrada, durante o anno, despendeu-se a quantia de 114:189$138 (pessoal 51: 49$ e material 63:140$138) a ser levada á *conta de capital*.

Trafego

Durante o anno de 1922 circularam 3 229 trens, que percorreram 220.277 kilometros, a saber:

Em serviço remunerado:

	Numero	Percurso
Trens especiaes de passageiros	4	1.393
» mixtos	597	138.440
» de carga	437	12.841
Totaes	1.038	152.674

Em serviço não remunerado :

Trens de inspecção	8	2.121
» » lastro	2.183	65.482
Totaes.	2.191	67.603
Totaes geraes	3.229	220.277

Transportes realizados no anno de 1921 : (1)

Passageiros :

1ª classe	11.133
2ª »	15.137
Total.	26.270
Animaes	3.631
Toneladas de bagagens e encommendas	385
» » mercadorias	17.085

Locomoção

O serviço de tracção foi executado no anno de 1922 por 20 locomotivas que percorreram 232.139 kilometros, sendo :

	Kilometros
Locomotivas em serviço do trafego	152.674
» » » de lastro	65 482
» » trens especiaes não remunerados	2.121
» » manobras	5.665
» escoteiras	6.197
	232.139

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa :

	Locomotivas	Vehiculos	Officinas
Lenha (M3)	18.755	—	2.181
Graxa (Kgs.)	906	2.603	37
Oleo (Lts.)	11.788	1.641	445
Kerozene (Lts.)	1.119	7	133
Estopa (Kgs.)	1.426	670	156

(1) Em relação aos dados congeneres referentes ao anno de 1922, o director da estrada no telegramma de 16 de agosto de 1923 communicou só poderia fornecel-os em outubro.

Via permanente

Devido a uma cheia extraordinaria do rio Itapicurù, que inundou um grande trecho da linha, e desloceou dois cavailetes das pontes de 15 metros sobre os riachos Companhia e Igarapé-grande, respectivamente nos kilometros 180 e 188, o trafego ficou interrompido durante o periodo de 5 de abril a 29 de maio.

Os serviços de reparação determinaram um volumoso movimento de terras, em alargamento de aterros, desobstrucção de cortes, abertura de vallas, etc. Fez-se a substituição de grande numero de dormentes.

Para melhorar as condições da linha nas duas obras d'arte citadas, substituiram-se os dois cavalletes da ponte do «Companhia» por um pilar, central de alvenaria, tendo-se iniciado a construcção de outro pilar, de alvenaria, para substituir os cavalletes da ponte do Igarapé-grande.

Os serviços de conservação ordinaria constaram de substituição ou emprego dos seguintes materiaes:

Trilhos	79
Grampos	5.785
Parafusos	509
Tirafundos	10.742
Dormentes	26.845
Postes telegraphicos	293
Isoladores	161

A linha telegraphica foi tambem damnificada pela cheia do rio Itapicurú e exigiu trabalhos de reconstrucção parcial e de reparações geraes, que foram devidamente realizados.

Foram construidos durante o anno os seguintes edificios:

Um pequeno armazem de mercadorias em S. Luiz;
Um trapiche na primeira margem do canal dos Mosquitos;
A estação de Maracajá no kilometro 200.

— *Construcção da ponte «Benedicto Leite» sobre o canal dos Mosquitos* — (110 metros de vão).

Os serviços de construcção dessa importante obra foram inaugurados no dia 6 de outubro de 1922 com a cravação da primeira estaca de fundação. Até 31 de dezembro foram cravadas, no encontro do continente, 33 estacas.

A firma contractante, Bromberg & Comp., já havia, desde abril, dado inicio aos trabalhos preliminares, constantes de installações geraes, cravação de estacas de provas, etc.

* * *

Dos elementos fornecidos, em abril, directamente pela Directoria da Estrada e que não podem ser considerados como definitivos, extrahimos os seguintes dados concernentes ao movimento financeiro geral de 1922 e que serão convenientemente revistos no anno vindouro:

A lei da despesa consignou, para esta estrada, as seguintes verbas:

— Verba 16, art. 63:

— Custeio e melhoramentos — 2.050:000$, assim distribuidos:

Pessoal	1.450:000$000
Material	600:000$000

Construcção da ponte Benedicto Leite:

Pessoal e material	1.500:000$000
Daquelles 2.050:000$ foram despendidos	1.977:815$834
Sobrando um saldo de	72:134$166
A parcella pessoal foi de	1.443:652$378
E a parcella material foi de	534:163$456

Tendo sido a despesa - material - de custeio e melhoramentos calculada em 853:390$791, deduz-se que a differença (319:227$335) deve corresponder ao aproveitamento de material do almoxarifado já existente em deposito.

Segundo o mencionado relatorio, a verba de 1.500:000$ para a ponte Benedicto Leite, foi assim utilisada:

Pessoal	134:219$281
Material.	261:642$449
	395:861$730

Além disso, segundo informações colhidas na Secção de Contabilidade, foram despendidos 667:874$700, por intermedio desta Administração Central. Ao todo, portanto, 1.063:736$430.

Ramal de Coroatá ao Tocantins

Em 12 de outubro de 1922 deu-se inicio aos trabalhos preparatorios da construcção do trecho deste ramal que vae da estação de Coroatá á cidade de Pedreiras (kilometro 86), á margem do rio Mearim.

Os estudos correspondentes, approvados pelo decreto n. 10.133 de 19 de março de 1913, abrangem maior extensão (105 kilometros).

Os trabalhos foram suspensos por deliberação do Governo, no mez de dezembro.

3ª — Estrada de Ferro Central do Piauhy (Piauhy)

EXTENSÃO EM TRAFEGO (provisorio):

	Km.
Amarração a Bom Principio.	51,000
Ramal de Igarassú	6,141
	57,141

Durante o anno foram inaugurados 31km,141, dos quaes 25km,000 na linha principal, de Cacimbão a Bom Principio, e 6km,141, total do ramal de Igarassú

A despesa effectuada com o serviço do trafego provisorio não póde ser rigorosamente apreciada, porque tanto o pessoal como o material são empregados indistinctamente no trecho em trafego e na construcção, não estando computada no apanhado seguinte a quota de Administração, cujo total foi levado á conta da construcção

Movimento financeiro (trecho em trafego):

Receita	27:128$790
Despesa.	101 940$260
Deficit	74:811$470

No anno de 1921 a receita importou em 15:546$700 e em 6:200$, approximadamente, a despesa de custeio, calculada com as mesmas folhas.

Discriminação da receita:

Passageiros.	21 371	23:896$900
Carros especiaes	—	594$000
Bagagens e encommendas	72t,850	1:880$570
Diversas e eventuaes	—	757$320
Receita do trafego	—	27:128$790

Receita estranha arrecadada pela estrada:

Imposto de transporte e taxa de viação . . .	1:095$000

Discriminação da despesa:

Verbas	Pessoal	Material	Total
Trafego	18:331$050	1:494$780	19:825$830
Locomoção	3:797$000	7:043$460	10:840$460
Via permanente, edificios e telegraphos	58:200$650	13:073$320	71:273$970
Total	80:328$700	21:611$560	101:940$260

Trafego

Durante o anno correram a linha 2.446 trens com o percurso total de 53.635 kilometros, rebocando 8.604 vehiculos que percorreram 457.222 kilometros, assim distribuidos:

Em serviço remunerado:

Trens	Numero	Percurso
Passageiros	1.294	19.759
Em serviço não remunerado:		
Especiaes de passageiros	20	354
Especiaes de cargas	706	22.180
Lastro	426	11.342
Totaes	2.446	53.635
Vehiculos:		
Em serviço retribuido:		
Passageiros	2.292	34.272
Correio e bagagem	1.294	19.596
Totaes	3.586	53.868
Em serviço não retribuido:		
Passageiros	52	1.059
Lastro	4.966	402.295
Totaes	5.018	403.354
Totaes geraes	8.604	457.222

Transportes realizados (incluidos os transportes gratuitos):

Passageiros	27.544	420 688
	Toneladas	Toneladas kilometros
Bagagem e encommendas	86,241	1.953
Mercadorias (material da estrada desembarcado em Amarração)	329,000	4.606

Locomoção

As locomotivas realizaram o percurso total de 56.841 kilometros, comprehendidos os serviços não retribuidos e as manobras nas estações:

	Kilometros
Locomotivas em serviço do trafego	19.759
» » » » lastro	11.342
» » trens especiaes não remunerados	22.534
» escoteiras e em manobras	3 206
Total	56.841

O material de tracção é o mesmo existente desde 1919, constante apenas de tres locomotivas, das quaes duas do typo «Mogul» e «Ten Wheel», que attendem simultaneamente ás necessidades da construcção e do trafego. A terceira pouco serviço póde prestar.

Por todo este anno deverá ser recebido, no porto de Amarração, o seguinte material, já encommendado por esta Inspectoria no anno passado.

3 locomotivas typo «Consolidation».
2 » typo «Ten Wheel».
2 » typo «Manobras».
1 carro de inspecção.
6 carros para passageiros de 1ª classe.
4 » » » » 2ª »
2 vagões de correio e bagagem.
6 » fechados para mercadorias.
6 » para animaes.
10 » de bordas altas.
20 » pranchas com fueiros.

Do material acima já foi recebida, no começo deste anno, uma locomotiva typo «Manobras».

Construcção

Durante o anno de 1922 ficou terminado o movimento de terras até Piracuruca, cuja estação ficará no kilometro 146,460, extensão a que ficou reduzido, em virtude de pequenas variantes approvadas e executadas, e bem assim, o traçado de 148 kilometros entre Amarração e aquella cidade, approvado pelo decreto n. 9.930, de 11 de dezembro de 1912.

O assentamento da linha, em 31 de dezembro, attingiu o kilometro 92,340, não tendo esse serviço o desenvolvimento que era de esperar, á vista da extensão do leito preparado, por falta do material fixo necessario. Sómente em 26 de dezembro foi recebida a primeira partida, de 1.012ᵗ,863, do fornecimento de 65 kilometros de linha encommendados por esta Inspectoria.

No correr do anno foram entregues ao trafego provisorio 31ᵏᵐ,141, dos quaes 25.000, de Cacimbão a Bom Principio, a 1 de maio, e o ramal do Igarassú, com 6ᵏᵐ,141, a 14 de julho; e até o fim do corrente anno, si fôr recebido todo o material encommendado, poder-se-á levar o trafego até a cidade de Piracuruca — em quasi metade da extensão total desta via ferrea.

Dentre os serviços executados em 1922 figuram: a ponte do Portinho, cujo ultimo encontro ficou terminado, dependendo a conclusão definitiva da mesma do recebimento da viga metallica, já encommendada para o seu ultimo vão de 40ᵐˢ,0; as estações de Bom Principio, no kilometro 51, Amarração, inicial da linha tronco, e Igarassú, no ponto terminal do ramal, as quaes foram inauguradas, respectivamente, em 1 e 13 de maio e 14 de julho; ficando em via de conclusão a estação do kilometro 75 e em construcção adiantada a do kilometro 87. Assentaram-se duas caixas dagua nos kilometros 7 e 51.

Até o kilometro 87,500 ficaram concluidas ou em via de conclusão todas as obras d'arte, especiaes e correntes, tendo-se estendido até esse ponto a linha telegraphica.

Effectuou-se o reconhecimento do trecho Piracuruca-Periperi-Campo Maior, no intuito de confrontal-o com o traçado por Barras-Campo Maior, approvado pelo decreto n. 10.156, de 2 de abril de 1913.

Fizeram-se estudos de campo completos nos 50 kilometros que vão de Piracuruca a Peripery.

* * *

Pela lei da despesa do anno de 1922 o credito votado para a construcção desta estrada, inclusive custeio do trafego provisorio, foi de 2.550:000$, em dinheiro, dos quaes 1.550:000$ destinados a *pessoal* e 1.000:000$ a *material*.

O Governo ficou ainda autorizado a despender 3.550:000$ em operações de credito, autorização essa que não foi utilizada.

Por conta dos 2.550:000$ em dinheiro foram despendidos 2.363:834$917, sendo:

Pessoal	1.351:833$318
Material	1.012:001$599

4ª — Prolongamento da Estrada de Ferro Mossoró

(RIO GRANDE DO NORTE)

Os serviços de construcção do prolongamento desta estrada, cujo trecho inicial, em trafego (Areia Branca-Mossoró), pertence a uma firma particular, foram suspensos em virtude do aviso n. 474, de 10 de agosto de 1920. Ficaram em construcção paralysada cerca de 30 kilometros (de Mossoró a S. Sebastião); ficou ultimado o reconhecimento geral até Souza e até Pombal, no Estado da Parahyba.

O Governo tentou um novo accôrdo para o proseguimento dos trabalhos, anteriormente emprehendidos como meio de auxiliar e soccorrer os flagellados da ultima grande secca do Nordeste, mediante acquisição da propriedade do pequeno trecho inicial e arrendamento de toda a linha aos actuaes concessionarios.

Na lei da despesa do anno de 1922 havia uma autorização ao Governo para a abertura de um credito de 1.500:000$, em apolices, destinado a esta construcção, credito este que não foi aberto. O orçamento da despesa do corrente exercicio consigna tambem o credito de 1.000:000$, em apolices, a despender com a construcção do trecho de Mossoró a S. Sebastião, conclusão dos estudos até Caraúbas, e bem assim autoriza a abrir os creditos necessarios para incorporar ás linhas ferreas federaes o trecho em trafego de Porto Franco a Mossoró, tendo sido, por decreto n. 16.008, de 11 de abril, aberto o respectivo credito de 1.000:000$, e por portaria de 4 do mez seguinte approvadas as instrucções regulamentares para os estudos e construcção.

5ª — Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte

Esta estrada passou, desde 1 de julho de 1920, á administração directa da União, em virtude do decreto n. 14.136, de 10 de abril do mesmo anno e respectivo termo de accôrdo de 29 do dito mez.

Ao findar o anno de 1922, a extensão em trafego era de 176^{kms},430, tendo sido inaugurado em 9 de janeiro o trecho do ramal de Macau, entre Lages e Epitacio Pessôa, com a extensão de 27.700.

Procedeu-se, durante o anno, ao levantamento da linha em trafego para a posteação kilometrica, verificando-se o alongamento de 1^{km},372 na linha de Natal a Lages, cuja extensão, de 147^{kms},358 em 31 de dezembro de 1921, passou a 148^{km}730.

Movimento financeiro dos tres ultimos annos;

	1920	1921	1922
Receita	410:249$083	501:600$237	647:871$241
Despesa	698:955$062	779:375$771	967:308$668
Deficit	288:705$979	277:775$534	319:437$427
Coefficiente do trafego	170,37	155,38	149,31

A receita, no anno de 1922, attingiu a uma importancia ainda não observada e ascenderia acima de 700 contos si fossem computados os transportes effectuados gratuitamente para as grandes obras do Nordeste, que estão sendo executadas pela Inspectoria de Obras Contra as Seccas.

Por outro lado, verificou-se um forte augmento das despesas, proveniente em grande parte do maior numero de trabalhadores admittidos afim de attender — na Via Permanente — á conservação do novo trecho ainda não consolidado, e — na Locomoção — ás reparações do material rodante já muito damnificado desde o tempo da Companhia ex-arrendataria.

Discriminação comparada da receita:

Designação	1920	1921	1922
Passageiros	133:513$800	148:492$000	178:820$890
Bag. e encommendas	31:400$800	34:978$400	38:932$000
Animaes	16:818$200	13:584$600	11:628$500
Mercadorias	195:194$800	283:224$300	386:887$060
Telegrammas	3:999$200	4:538$800	5:649$800
Armazenagens.	1:190$800	807$200	680$700
Eventuaes	22:691$047	10:059$854	8:929$620
Commissão de 4 °/₀	897$436	1:466$283	1:671$961
Trens especiaes	4:543$000	4:448$800	14:670$800
Totaes	410:249$083	501:600$237	647:871$241

Conforme se observa em quasi todas as rubricas, as rendas do anno de 1922 tiveram sensivel augmento sobre as do anno anterior; tendo-se, porém, verificado um apreciavel decrescimo na receita de animaes.

Discriminação da despesa do anno de 1922:

Designação	Pessoal	Material	Total
Administração Central	111:933$137	45:828$681	157:761$818
Trafego.	132:235$079	37:729$890	169:964$969
Locomoção.	210:347$232	177:837$667	388:184$899
Via permanente	143:669$818	107:727$164	251:396$982
Total	598:185$266	369:123$402	967:308$668

Discriminação comparada da despesa nos tres annos considerados:

Designação	1920	1921	1922
Administração Central	89:155$016	123:069$523	157:761$818
Trafego.	124:288$664	166:678$558	169:964$969
Locomoção	306:872$924	281:550$268	388:184$899
Via permanente	172:495$932	184:725$792	251:396$982
Diversas	6:142$526	23:351$630	—
Total.	698.955$062	779:375$771	967:308$668

Trafego

Durante o anno correram 2.989 trens com o percurso total de 106.350 kilometros, rebocando 11.786 vehiculos que percorreram 708.363 kilometros, assim distribuidos:

Em serviço remunerado:

Trens	Numero	Percurso
Passageiros	27	2 809
Mixtos.	501	51.699
Cargas.	232	20.091
Totaes	760	74.599

Em serviço não remunerado:

	Numero	Percurso
Especiaes	918	22.999
Lastro	1.311	8.752
Totaes	2.229	31.751
Totaes geraes	2.989	106.350

Vehiculos:

Em serviço remunerado:

Passageiros	1.547	155.781
Bag. e encommendas	543	55.544
Animaes	542	52.903
Mercadorias	2.875	236.601
Totaes	5.507	500.829

Em serviço não remunerado:

Lastro e outros	6.279	207.534
Totaes geraes	11.786	708.363

Transportes realizados:

Passageiros:

1ª classe	25.828	1.783.652
2ª classe	33.501	2.116.218
Total	59.329	3.899.870

Animaes:

De montaria	841	67.684
Bois, vaccas e vitellas	1.642	154.225
Carneiros, porcos e cães	319	30.094
Total	2.802	252.003

Bagagens e encommendas:

	Toneladas	Tons.-kilometro
Remuneradas	690,756	46.286
Gratis	17,819	1.664
Total	708,575	47.950

Mercadorias:

Remuneradas	30.641,534	2.976.936
Gratis	8.494,649	617.479
Total	39.136,183	3.594.415

Os passageiros transportados ainda subdividem-se:

Pagando	56.048
Por conta do Governo Federal	1.749
» » » » Estadoal	754
Gratis	778
Total	59.329

Mercadorias transportadas nos dois ultimos annos:

Designação	1922 Toneladas	1921 Toneladas
Café	154,292	104,371
Assucar	3.491,225	2.531,214
Tecidos nacionaes	185,994	179,996
Algodão	6.328,450	3.494,420
Fumo	16,214	14,357

Designação	1922 Toneladas	1921 Toneladas
Feijão	170,556	168,761
Arroz	34,158	31,158
Milho	171,744	163,703
Aguardente	75,119	70,107
Xarque	2,414	1,903
Couros	50,491	47,196
Sal	69,200	63,119
Diversos, importação	24.545,885	16.550,556
» , exportação	3.840,441	2.266,068
Total	39.136,183	25.686,929

Telegrammas transmittidos:

	Numero	Palavras
Particulares	2.541	24.942
Por conta do Governo Federal	8	394
» » » » Estadoal	78	1.741
Em serviço do trafego	8.940	104.942
Total	11.567	132.019

Locomoção

As locomotivas realizaram o percurso total de 140.600 kilometros, assim discriminados:

Em serviço do trafego	74.599
» trens especiaes não remunerados	22.999
» serviço do lastro	8.752
« manobras e escoteiras	34.250
Total	140.600

O material de tracção e rodante existente em 31 de dezembro de 1922 constava de 20 locomotivas, 18 carros para passageiros, quatro vagões para correio e bagagem, nove para animaes, cinco para inflammaveis, 119 para mercadorias, oito vagões-tanques, 18 vagões-pranchas, seis diversos e seis gondolas.

O consumo de combustivel, lubrificantes e estopa, foi o seguinte:

Com as locomotivas:

	M3	
Lenha	17.650,000	52:950$000
	Kg.	
Oleo	3.509,000	3:747$649
Estopa	426,200	601$790
	Lt.	
Kerozene	447,000	341$160
		57:640$599

Com os vehiculos:

	Kg.	
Graxa	3.114,200	4:148$150
Estopa	831,250	1:173$725
Oleo	2.998,000	3:201$880
		8:523$755

Via permanente

Os trabalhos em 1922 constaram de:

Nivelamento da linha (Ml)	128.347
Capina (idem)	188.324
Repregação	53.078
Roçada	63.163
Limpeza de valletas	11.560
Dormentes substituidos (N.)	23.908
Trilhos substituidos (idem)	3
Grampos substituidos	3.633
Parafusos	258
Lastro ordinario (M³)	30.042

Fizeram-se reparos geraes e parciaes nas estações de Lages, Pedra Preta, Jardim, Baixa-Verde, Taipú, Ceará-Mirim e Itapassaroca, sendo que nesta ultima, além de limpeza e pintura, fez-se uma installação constante de dois compartimentos e mais uma casa para moradia do agente telegraphista.

Foi assentado um triangulo de reversão em Igapó.

Fizeram-se reparações geraes e parciaes em diversas casas de turmas, sendo reconstruidas duas situadas nos kilometros 63 e 80.

Foram pintadas as pontes dos kilometros 2, 3, 8, 15 e 23 e 10 pontilhões do ramal de Macau.

Substituiu-se uma viga de madeira, de 11 metros, na ponte do Gamelleira.

Nos dois passeios lateraes da ponte de 520 metros sobre o rio Potengy, substituiram-se 300 pranchas de 1,50 × 0,22 × 0,08.

Foi aprofundado de mais um metro em rocha o poço de Lages e fez-se a limpeza dos de Ceará-Mirim e das officinas de Natal.

Procedeu-se á pintura da caixa d'agua de Baixa-Verde e repararam-se os moinhos de vento.

Durante o anno houve 38 accidentes, dos quaes 18 por descarrilamentos de locomotivas, 15 por descarrilamentos de vehiculos, dois por quedas de barreiras e tres por fracturas de peças nas locomotivas.

Construcção

Sem falar dos estudos e locação realisados no ramal de Macau e na linha de Lages a Angicos e dos acabamentos do trecho de Lages a «Epitacio Pessoa», naquelle ramal, os serviços de construcção em 1922, limitaram-se á «linha de contorno», cujos trabalhos foram iniciados em dezembro de 1921, e comprehendem 5^{kms},140 estando o trecho quasi concluido. Os serviços estão sendo executados pelo systema de tarefas e, em 31 de dezembro de 1922, constavam de:

Trabalhos preliminares	3:446$896
Movimento de terras	69:811$387
Obras d'arte	98:927$485
Trabalhos diversos	45:592$842
Via permanente	86:765$059
Desapropriações	20:285$380
Transportes de materiaes	7:750$800
Total	332:579$840

As importancias acima foram distribuidas pelas quantidades de trabalho abaixo discriminadas:

Trabalhos preliminares:

Designação	Unidade	Quantidade
Roçado e limpa em capoeira	M2	8.168,00
Idem de capoeirão de machado	»	32.672,00
Destocamento	»	3.267,20

Movimento de terra:

Excavação em terra, carga e descarga	M3	42.613,947
Idem em pedra solta, idem, idem	»	3.792,962

Obras d'arte:

Excavação para fundação de obras d'arte	»	503,748
Idem idem com escoramento	»	334,233
Accrescimo de preço para o mesmo trabalho por necessidade de esgotamento por um metro de profundidade abaixo do nivel d'gua	M3	125,895
Alvenaria ordinaria com argamassa n. 8	»	18,966
Idem com argamassa n. 5	»	548,322
Idem de tijolos, com argamassa n. 8	»	131,125
Idem de lajões sem argamassa	»	3,306
Idem idem com argamassa n. 8	»	23,292
Concreto n. 1 de 1 vol. de pedra britada para 1 vol. de argamassa n. 3	»	104,308
Idem n. 3 de 3 vols. de pedra para um vol. de argamassa n. 3	»	107.910
Chapa de argamassa n. 3 (2 de cimento e 3 de areia)	M2	580,85
Rejuntamento com argamassa n. 3	»	260,71

Trabalhos diversos:

Transporte dos materiaes de excavação	M3	46.406,909

Transporte de materias para obras d'arte:

Pedra	»	589,398
Cimento	»	134,566
Cal	»	20,904
Areia	»	313,533
Tijolo	»	135,305
Carga e descarga de pedra	»	722,319

Via Permanente:

Dormentes de madeira de lei de 1,80×0, 18×0,14 . .	Um	7.979
Assentamento de trilhos inclusive desvios, lastro, excepto o de pedra, entalhe e perfuração dos dormentes	M1	5.927,36
Cercas de arame farpado, com cinco fios, postes de madeira de lei	»	5.006,38
Porteiras de madeira de lei de batentes, assentadas .	Uma	6
Assentamento de chaves simples completas para mudança de linha	»	6
Calçamento de macadam.	M2	18,00
Assentamento de trilhos inclusive desvios, sem lastro, entalhe e perfuração dos dormentes	M1	96,00

Continuaram paralysados os serviços de construcção da linha da serra (Lages a Raja da 52^{kms},000) e do ramal de Macáu, (Epitacio Pessoa a Macáu 63^{kms},334) suspensos de conformidade com o decreto n. 14.136, de 10 de abril de 1920, que rescindiu o contracto de construcção e arrendamento desta estrada.

Foram realisados estudos comparativos afim de se decidir sobre a conveniencia de proseguir no prolongamento da estrada por Curraes novos ou voltar ao primitivo projecto por Angicos, cujo trecho de Lages a Angicos (45 km.) em adeantada construcção, ficou abandonado desde 1911.

Por aviso n. 24, de 7 de março de 1922, o Governo resolveu adoptar este ultimo traçado, tendo-se procedido á relocação, a partir de Lages, na extensão de 35,^{kms}840.

Em dezembro do mesmo anno foi autorisado o proseguimento dos trabalhos, por administração, nos primeiros 24 kilometros.

Ficou resolvido tambem terminar os serviços da parte atacada da linha da serra, que constituiria um simples ramal, cuja principal utilidade seria facilitar os grandes transportes destinados ás obras do Nordeste a cargo da Inspectoria de Obras Contra as Seccas; e, bem assim, mandar concluir os trabalhos do ramal de Macau até o povoado de Carapebas, tendo-se procedido aos estudos de uma variante de 4.000 metros no intuito de approximar daquelle povoado o traçado primitivo.

A verba 16ª do art. 63 da Lei de despesa para o anno de 1922 consignou para esta estrada:

a) Custeio e melhoramentos:

Pessoal	600:000$000
Material	600:000$000
b) Construcção (pessoal)	200:000$000
	1.400:000$000

As despesas realisadas com a verba *a*) foram as seguintes:

Pessoal	598:185$266
Material	421:194$782
	1.019:380$048
tendo-se recolhido o saldo de	180:619$952
	1.200:000$000

A despesa — material — se decompõe em duas parcellas:

Material consumido no custeio	369:123$402
Material adquirido e não consumido	52:071$380
	421:194$782
Da verba *b*) (pessoal) foram consumidos . . .	131:635$215
tendo sido recolhidos	68:364$785
	200:000$000

Esta verba, assim como 33:945$227 de material vindo dos annos anteriores, foi empregada nos trabalhos realizados nas linhas, além de Lages, mas não nas obras da — «linha de contorno» —, que deveriam ser custeadas com o producto de operações de credito que não chegaram a realizar-se (art. 64 da lei da despesa).

Existem, portanto, a pagar mais de 332:000$, das medições acima especificadas.

6ª — Estrada de Ferro de Petrolina a Therezina

(PERNAMBUCO E PIAUHY)

Em 31 de dezembro de 1922 a construcção attingia o kilometro 204, sendo que os 61 kilometros iniciaes, construidos por administração, ficaram em condições de ser trafegados.

Os serviços effectuados neste ultimo trecho, em 1922, consistiram no seguinte:

alargamento de plat formasa pelo trem de lastro, num volume total de 26.231 m^3 de terra, transportadas;

construcção de obras d'arte (especiaes e correntes), das quaes algumas iniciadas em 1921;

assentamento de linha em $18^{km},500$, attingindo a ponta dos trilhos o kilometro 61,500;

construcção, até o mesmo ponto, de mais $21^{km},500$ de linha telegraphica;

construcção que ficou muito adeantada das estações de Petrolina e Pau Ferro;

assentamento de um triangulo de reversão em cada uma destas duas estações e estabelecimento de varios desvios provisorios para o serviço do trem de lastro;

inicio, em Petrolina, de um armazem para mercadorias, de dois abrigos para material rodante, de uma officina para pequenos reparos, e de tres casas de turma, respectivamente nos kilometros 15, 25 e 35;

conclusão da casa de turma do kilometro 5.

Dentre as obras d'arte acima alludidas, foram concluidas, entre outras, a ponte de $30^{m},000$ sobre o riacho Terra Nova (kilometro 34.680) e o pontilhão de $4^{m},000$ sobre o riacho Carnahyba; sendo que entre os kilometros 53 e 61, por falta de pedra, foram feitas de concreto armado as obras correntes.

O trecho seguinte, de 143 kilometros, entre os kilometros 61 e 204, está sendo construido pelo regimen de tarefas, introduzido na estrada em março de 1920.

Os preços unitarios a pagar aos tarefeiros são os que constam da tabella approvada por portaria ministerial de 20 de maio de 1922 para substituir a lista dos preços orçamentarios que vinha sendo applicada anteriormente.

Ficaram com o leito preparado os primeiros 109 kilometros deste segundo trecho (kilometro 61 a kilometro 170).

Os serviços nelle realizados, em 1922, podem ser assim resumidos:

Trabalhos preparatorios:

	m2
Roçado em capoeira	331.435,20
Idem em capoeirão de machado	629.356,30
Idem em matta virgem	130.776,00
Destocamento	53.933,05

Terraplenagem:

	m3
Excavação em terra	46 354,945
» » molledo	6.847,364
» » pedra solta	154.686,446
» » rocha.	146.596,456
Total.	354.485,711

Obras d'arte:

Cavas para fundação:

	m3
Excavação em terra	1.669,785
» » pedra solta	2.258,728
» » rocha.	630,119
Total.	4.558,632

Alvenarias:

	m3
Alvenaria ordinaria	6.041,891
» de lajões com argamassa	37,999
» » » sem »	450,447
Concreto.	13,856
» moldado	1,936
» armado	35,393
	m2
Rejuntamento	1.415,66
Chapa de argamassa	438,41

As medições provisorias correspondentes ao anno de 1922 importaram em 2.874:553$449 (ainda não pagos), segundo a apuração feita na Contabilidade.

* * *

Os trilhos utilisados nos primeiros 30 kilometros da estrada são trilhos velhos, de 20 kilogrammos por metro, dos retirados da rêde de Viação da Bahia. Em 1922 chegaram ao porto de S. Salvador trilhos (25 kilogrammos por metro) e accessorios novos adquiridos pelo Governo para 150 kilometros de linha, inclusive 20 apparelhos de mudança de via; material esse que foi transportado, em parte, para o lugar do emprego.

Ainda em 1922 foram igualmente adquiridas quatro locomotivas «Baldwin», 10 vagões-pranchas, dois vagões-tanques e 10 troles.

Das locomotivas, apenas duas foram compradas, tendo sido uma das outras cedida pela E. F. Central do Brasil e a ultima pela E. F. Oeste de Minas; cabendo á Commissão Constructora da E. F. Petrolina a Therezina apenas as despesas de reparação e de transporte.

Os vagões-tanques foram obtidos do material retirado da rêde de Viação da Bahia, arrendada á Companhia Ferroviaria Éste Brasileiro.

Em 31 de dezembro de 1922 era o seguinte o material rodante da estrada:

Locomotivas	5
Vagões-pranchas.	20
Vagões-tanques	5
Troles communs.	14
Automovel de linha.	1

Em 1922 adquiriu a Commissão duas caixas d'agua de 8.000 litros cada uma.

Movimento financeiro, conforme ficou apurado pela Secção de Contabilidade

Para os serviços da Estrada de Ferro de Petrolina a Therezina a lei da despesa para o exercicio de 1922 consignou os seguintes recursos:

ART. 63 — VERBA 16ª — LETRA E DA LEI N. 4.555, DE 10 DE AGOSTO DE 1922

Construcção, inclusive custeio da parte em trafego:

Pessoal	2.950:000$000		
Material.	1.850:000$000	4.800:000$000	—
Autorização constante do art. 64 da mesma lei (apolices). .	3.600:000$000	3.600:000$000	8.400:000$000

A despesa total realizada por conta da verba de 4.800:000$ foi de 2.366:410$906, sendo 1.047:036$607 pessoal e 1.319:374$297 material, assim especificada:

Despesas feitas pelo engenheiro Carneiro da Rocha, por conta de adeantamentos recebidos da Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional na Bahia:

PESSOAL

Construcção:

Technico e administrativo	254:286$447	—
Escriptorio Central.	22:870$137	—
Auxiliares de campo	54:502$660	—
Estações e edificios.	73:318$975	—
Diversos serviços	39:391$945	—
Officinas (trafego)	47:302$755	—
Assistencia medica e hospitalar.	2:851$000	—
Via permanente (conservação)	47:508$161	—

Telegrapho e telephone		95:616$350	—
Obras d'arte correntes e especiaes.		100:978$825	—
Cercas.		903$600	—
Preparo de leito e assentamento da linha. . .		251:844$027	—
Reconhecimento.		411$500	—

Estudos

Pessoal technico.	5:397$000	—	—
» operario	4:842$750	10:239$750	1.002:026$132

MATERIAL

Diversos materiaes.	82:206$579	—
Capatazias e armazenagens	124:036$700	—
Transportes, despachos e descargas	492:160$553	—
Machinas	107:366$745	—
Serviço medico e hospitalar	14:600$740	—
Dormentes	187:014$800	—
Trem rodante	6:328$000	—
Aluguel de casa.	4:140$000	—
Lenha	190$500	—
Indemnizações	330$000	—
Desapropriações.	15:550$000	—
Reconhecimento.	1:295$000	—
Diversas despesas	9:912$345	—
Construcção de casa	2:400$000	—
Material de construcção	202:843$185	—
Moveis e utensilios.	40:870$600	—
Animaes	500$000	—
Ferramentas	17:674$150	1.309:409$897

Despesas pagas no Thesouro Nacional:

Pessoal	5:350$000	—
Despesas feitas pelo engenheiro Francisco Xavier Pacheco, por conta do adeantamento recebido da Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional em Therezina	—	—

Estudos

Pessoal	39:660$475	—
Material	9:964$400	—

Resumo

Pessoal	1.047:036$607	—
Material	1.319:374$297	2.366:410$904
Saldo da dotação		2.433:589$096
		4.800:000$000

Dotação pessoal . .	2.950:000$000	Dotação material . .	1 050:000$000
Despesa	1 047:036$607	Despesa	1 319:374$297
Saldo	1.902:963$393	Saldo	530:625$703

Despezas realizadas por conta da autorização de 3.600:000$ (em apolices) e ainda não pagas:

Material rodante	fb. 989.500
Medições de trabalhos executados.	2.874:553$149

7ª — Estrada de Ferro Sul de Alagôas (Alagôas)

Adoptado o traçado Collegio-Anadia-Cajueiro (aviso 84/E/3, de 23 de junho de 1921), foram feitos os estudos definitivos desta estrada, que se destina a ligar a rêde ferro viaria, arrendada a «The Great Western of Brasil Railway Company» á Rêde Viação Bahiana.

A linha de exploração, que parte de Cajueiro, estação da «Great Western», á margem do rio Parahyba, e vae entroncar na Rêde Bahiana, tem a extensão de 193km,752 Para a travessia do rio S. Francisco projectou-se uma ponte metallica de vigas descontinuas, com oito vãos de 150 metros e tres de 60 metros.

8ª — Estrada de Ferro de Goyaz (Minas e Goyaz)

EXTENSÃO EM TRAFEGO:

	Km.
Araguary a Tapiocanga	244,220
Ramal de Catalão (Goyandira a Ouvidor).	45,241
Total.	289,461

Em 9 de novembro de 1922 inaugurou-se o novo trecho de Roncador a Tapiocanga com a extensão de 33,000 kilometros.

Resultados financeiros dos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita.	969:626$200	947:821$799	1 095:229$726
Despesa de custeio.	91-:977$374	871:424$095	1.103:735$694
Saldo	50:640$826	76:397$704	—
Deficit	—	—	8:505$968
Coefficiente de trafego.	94,78	91,94	100,78

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros	320:698$500	323:172$550	322:483$700
Bagagens e encommendas. . . .	64:650$300	55:476$600	57:995$000
Animaes	49:602$900	33:418$600	70:375$800
Mercadorias	500:095$450	481:170$300	574:416$400
Telegrammas	9:322$278	29:372$774	44:662$518
Armazenagens	1:433$800	1:473$300	1:686$700
Diversas e eventuaes	23:822$972	23:729$675	23:609$608
Totaes	969:626$200	947:821$799	1.095:229$726

Discriminação comparada da despesa de custeio:

	1920	1921	1922
Administração	122:493$177	143:731$983	139:313$794
Trafego	153:998$057	151:437$128	190:316$261
Locomoção	255:194$719	342:516$769	443:727$782
Via permanente.	337:291$421	233:738$215	330:377$857
Totaes do custeio . .	918:977$374	871:424$095	1.103:735$694

Esta despesa ainda se decompõe:

	Pessoal	Material	Total
Administração	129:234$261	10:079$533	139:313$794
Telegrapho	5:760$000	8:762$978	14:522$978
Trafego	161:107$200	29:209$061	190:316$261
Locomoção	138:998$933	304:728$849	443:727$782
Via permanente.	264:430$985	51:423$894	315:854$879
Total do custeio. . .	699:531$379	404:204$315	1.103:735$694

O total das despesas realizadas, na parte trafegada da estrada, se compõe, finalmente, das seguintes parcellas:

Despesas de custeio	1.103:735$694
» levadas á conta de capital	418:846$040
Total.	1.522:581$734

A parcella levada á conta de capital assim se discrimina:

	Pessoal	Material	Total
Material rodante	18:942$163	38:255$133	57:197$296
Officinas.	3:386$163	120:055$211	123:441$374
Via permanente	88:100$809	103:975$044	192:075$853
Linha telegraphica.	3:652$500	14:161$551	17:814$051
Cercas	9:345$150	18:972$316	28:317$466
	123:426$785	295:419$255	418:846$040

Como renda que lhe não é propria a estrada arrecadou, durante o anno de 1922, a importancia de 123:792$531, assim discriminada:

Imposto de transporte	53:272$128
» do Estado de Minas	32:733$594
Taxa de viação	13:185$492
Repartição Geral dos Telegraphos	21:650$417
Sello de nomeação	2:950$900
	123:792$531

Trafego

Correram a linha, em 1922, 1.866 trens, assim classificados:

Em serviço remunerado:

	Numero	Percurso
Trens mixtos	1.456	188.856
» de gado	64	6.718
» » cargas	198	37.911
Totaes	1.718	233.485

Em serviço não remunerado:

Trens de inspecção	30	6.180
» » pagamento.	8	2.171
» » lastro e lenha.	110	5.458
Totaes	148	13.809
Totaes geraes	1.866	247.294

Transportes realizados durante o anno:

Passageiros:

	Numero	Percurso
1ª classe	30.500	1.766.044
2ª classe	57.804	2.778.048
Ambas as classes	88.304	4.544.092
Animaes	—	21.358
	Tons.	Tons. klm.
Bagagens e encommendas	1.144,4	104.296
Mercadorias	34.563,3	4.266.751
Telegrammas transmittidos	—	43.105

Locomoção

As locomotivas percorreram 407.027 kilometros, assim discriminados:

	Kms.
Locomotivas em serviço de trafego.	233.485
Locomotivas em serviço do lastro	13.809
Locomotivas em manobras e escoteiras	159.733
Total.	407.027

Durante o anno foram realizados os seguintes trabalhos:

Construcção de um carro de passageiros.
Construcção de um vagão de correio e bagagens.
Construcção de um vagão-prancha.
Reconstrucção de 10 vagões cobertos.
Reconstrucção de um vagão gaiola.
Reconstrucção de dois vagões-pranchas.
Reparações geraes em duas locomotivas e montagem de duas outras.

Assentamento, nas officinas, de um motor *Marschal* de 50 cavallos e de um martello pneumatico *Nazel*.

Via permanente

Melhoramentos na linha em trafego:

Ficaram concluidos em 1922.

Um predio para typographia, um abrigo para locomotivas, uma caixa d'agua, dois boeiros e um muro; ampliação das explanadas de Araguary e Ipamery e assentamento de novos desvios nas ditas estações.

Durante o anno foram empregados 64.025 dormentes; fez-se a reconstrucção da linha telegraphica com fio duplo, em 40 kilometros empregando-se 246 isoladores e 615 postos novos; e reconstruiram-se 25.800 metros de cerca com o emprego de 25.800 moirões e 410 rôlos de arame.

Construcção

Durante o anno de 1922 esteve em construcção o trecho de Roncador a Tavares com a extensão de $90^{km},845$. Em 9 de novembro foram entregues ao trafego $33^{km},000$, entre Roncador e Tapiocanga; ficando os restantes $57^{km},845$ com o leito preparado para receber trilhos.

Os serviços executados até 31 de dezembro de 1922 foram os seguintes:

	Em 1921 Km.	Em 1922 Km.
Exploração e projecto	40,000	83,076
Locação.	30,000	66,088

Trabalhos preparatorios:

	m².	m².
Roçada	750,000,00	1.375.358,40
Destocamento	8.000,00	21.070,49

Terraplenagem:

	Km.	Km.
Leito prompto	25,000	65,845
Locação de centros	—	82,359
Linha assentada, inclusive desvios	—	34,497
Obras d'arte correntes	20	15
» » especiaes	1	1

Edificios:

Concluidos	—	5
Em conclusão	—	3
Caixas d'agua	—	2
Linha telegraphica com fio duplo	—	33,000
Cercas	—	53,595

As despesas (inclusive as ainda não pagas) com o prolongamento de Roncador a Tavares, até 31 de dezembro de 1922, elevaram-se a 4.535:384$670. As realizadas em 1922 importaram em 3.555:187$912; a saber:

	Em 1921	Em 1922
Administração	145:536$576	142:457$894
Trabalhos preparatorios	6:872$500	34:002$300
Terraplenagem	235:434$747	351:480$913
Obras darte	454:721$976	192:056$105
Via permanente	6:814$931	2.378:934$922
Linha telegraphica	—	13:363$282
Edificios	13:321$538	320:027$920
Despesas diversas	117:494$490	122:864$576
Totaes	980:196$758	3.555:187$912

No total de via permanente, em 1922, está incluida a quantia de 2.041:712$340 de trilhos e accessorios.

Dentre as obras d'arte, destaca-se a ponte sobre o rio Corumbá cuja construcção importou em 466:435$004, sendo de 72:967$554 as despesas relativas ao anno de 1922.

Movimento financeiro geral

A lei da despesa do anno de 1922 consignou para esta Estrada os seguintes recursos:

ARTIGO 63 — VERBA 16 — LETTRA C

Custeio e melhoramentos da Estrada:

Pessoal	850:000$000	
Material	550:000$000	1.400:000$000

tendo sido gasta, durante o exercicio, toda a verba.

ARTIGO 97 — ALINEA 14

Construcção . . . . 5.000:000$000

Por conta deste credito o Banco do Brasil forneceu á directoria da Estrada dois adiantamentos de 600:000$ cada um, tendo sido empregada toda a importancia recebida.

9ª — Estrada de Ferro de Santa Catharina

(SANTA CATHARINA)

Administrada pelo Governo Federal desde 8 de março de 1918 (decreto n. 12.907, de 6 do mesmo mez), foi finalmente esta estrada arrendada ao Estado de Santa Catharina a partir de 1 de outubro de 1922, *ex-vi* do decreto n. 15. 52, de 2 de dezembro de 1921 e nos termos do contracto de 31 do dito mez.

O arrendamento, baseado na partilha, por igual, de renda liquida, abrange os 69km,700 de estrada, que se estendem de Blumenau a Hansa, e tambem a secção de navegação fluvial (72km 300) entre o porto de Itajahy e a cidade de Blumenau. O contracto estatue ainda sobre a immediata construcção, por conta da União, do prolongamento da estrada para o interior até a barra do rio Trombudo (cerca de 35 kilometros) e faculta a futura construcção, *ad libitum* da União, não só do trecho de Itajahy a Blumenau (48km,283) como do prolongamento de mais 14 kilometros para além da barra do rio Trombudo. Os novos trechos, á medida que forem sendo construidos, entrarão no regimen do arrendamento.

Via Ferrea

	km.
EXTENSÃO EM TRAFEGO	69.700

Resultado financeiro em 1922:

	Administração Federal (1 de janeiro a 30 de setembro)	Administração Estadoal (1 de outubro a 31 de dezembro)	Total
Receita do trafego.	226:006$012	82:932$860	308:938$872
Despesa de custeio	380:048$278	89:575$756	469:624$034
Deficit	154:042$266	7:642$896	160:685$162

Discriminação da receita:

	Administração Federal	Administração Estadoal	Total do anno
Passageiros.	100:504$000	34:847$065	135:351$065
Bagagens e encommendas . .	11:474$600	4:232$015	15:706$610
Animaes.	6:405$000	2:293$300	8:698$300
Mercadorias	80:955$600	31:178$000	112:133$600
Armazenagens	270$600	111$000	381$602
Diversas e eventuaes. . . .	26:396$212	10:271$480	36:667$692
Total	22:600$012	82:932$860	308:938$872

Discriminação da despesa:

	ADMINISTRAÇÃO FEDERAL		ADMINISTRAÇÃO ESTADOAL		TOTAL DO ANNO	
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
Administração	63:176$045	13:783$683	20:453$278	4:060$321	83:629$323	17:844$004
Trafego	70:375$600	1:782$244	14:398$383	918$719	84:774$083	2:700$963
Locomoção	47:852$771	38:363$923	10:585$259	11:787$377	58:438$030	50:151$300
Via permanente.	120:106$923	23:227$037	19:953$000	6:546$103	140:059$923	29:773$140
Diversas	1:265$000	115$052	640$000	228$316	1:905$000	343$368
Total do custeio.	302:776$339	77:271$939	66:030$920	23:514$836	368:807$259	100:816$775
Quota de fiscalização	—	—	3:000$000	—	3:000$000	—
Despesa total.	302:776$339	77:271$939	69:030$920	23:514$836	371:807$259	100:816$775

Na despesa do pessoal (Administração Federal) está incluida a quantia de 97:783$260, de gratificações temporarias, abonadas de accôrdo com os decretos ns. 3.990 e 4.555, respectivamente, de 2 de janeiro de 1920 e de 10 de agosto de 1922.

Os resultados do trafego no ultimo triennio, foram os seguintes:

	1920	1921	1922
Receita	263:142$560	260:213$562	308:938$872
Despesa de custeio	380:563$760	454:707$736	469:614$034
Deficit	117:421$200	194:494$174	160:675$162
Coefficiente de trafego	144,62	174,74	152,01

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros	117:718$100	124:238$500	135:351$065
Bagagens e encommendas	14:515$000	16:287$770	15:706$615
Animaes	9:497$000	8:512$900	8:698$300
Mercadorias	91:414$500	82:143$600	112:133$600
Armazenagens	239$200	391$100	381$600
Diversas e eventuaes	29:758$760	28:639$692	36:667$692
Totaes	263:142$560	260:213$562	308:938$872

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração	88:035$279	97:258$166	101:473$327
Trafego	72:457$177	80:955$000	87:475$946
Locomoção	81:510$504	96:203$844	108:592$830
Via permanente	138:560$800	179:917$194	169:833$063
Diversas	—	373$532	2:248$868
Totaes	380:563$760	454:707$736	469:624$034

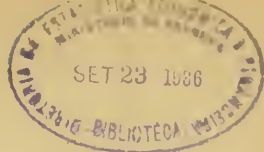
Trafego

Circularam, em 1922, 1.135 trens que percorreram 71.229 kilometros, assim discriminados:

Em serviço remunerado:

Trens	Numero	Percurso
Passageiros	225	16.000
Mixtos	624	45.115
Totaes	849	61.115

Em serviço não remunerado:

Inspecção e pagamento	28	2.002
Lenha	114	2.728
Lastro	135	5.026
Diversos	9	358
Totaes	286	10.114
Totaes geraes	1.135	71.229

Numero e percurso dos vehiculos :

Em serviço retribuido:

Vehiculos	Numero	Percurso
Passageiros	1.637	95.761
Bagagem e correio	619	44.574
Animaes	790	55.346
Mercadorias	2.922	119.320
Totaes	5.968	315.001

Em serviço não retribuido :

	Numero	Percurso
Passageiros	45	2.583
Especiaes de cargas	37	465
Diversos	1.047	21.761
Lastro	848	26.719
Totaes	1.977	51.528
Totaes geraes	7.945	366.529

Transportes realizados :

Passageiros	1ª classe	2ª classe	Total	Percurso
Pagando	2.447	70.826	73.273	2.227.982
Por conta do Governo Federal	69	485	554	21.016
» » » » Estadoal	37	18	55	2.609
Gratis	141	436	577	26.959
	2.694	71.765	74.459	2.278.566

Animaes pagando :

	Numero	Percurso
De montaria	1.997	74.895
Bovinos	560	22.186
Carneiros, porcos, etc.	1.416	72.804
Total	3.973	169.885

Bagagens e encommendas :

	Toneladas	Tons. kilm.
Pagando	457,133	15.228
Por conta dos Governos Federal e Estadoaes	0,752	30
Total	457,885	15.258

Mercadorias :

Pagando	17.819,560	799.527
Por conta do Governo Federal	25,280	1.263
» » » » Estadoal	0,810	24
Total	17.845,650	800.814

Entraram em vigor os novos horarios approvados por portaria de 6 de junho de 1922.

Em obediencia ao § 1° da clausula XVII do contracto do arrendamento, ficaram em elaboração novas tarifas destinadas a substituir as actuaes, approvadas, em caracter provisorio, pela portaria de 4 de agosto de 1919.

Locomoção

Percurso das locomotivas :

	Kilometros
Em serviço do trafego.	61.115
» » » lastro	5.026
» trens especiaes não remunerados	5.088
Escoteiras e em manobras	2.558
Total	73.787

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa :

Com as locomotivas :

Lenha, m3	4.859,350	16:296$462
Oleo, ks.	1.677,183	1:720$701
Graxa.	97,350	177$455
Estopa	522,300	796$072
Kerozene, lt.	456,900	432$560
		19:423$250

Com os vehiculos :

Oleo, kg.	1.382,230	1:098$702
Total		20:521$952

Estado do material de tracção e rodante existente em 31 de dezembro de 1922 :

	Locomotivas	Carros	Vagões	Automoveis
Em serviço.	4	5	39	1
Em reparações.	2	—	3	—
Encostados	1	—	—	—
Totaes.	7	5	42	1

Via permanente

A via permanente está em boas condições de conservação, com estabilidade garantida pela boa qualidade dos dormentes e do lastro, que é de pedra britada e abrange toda a linha. As estações estão limpas e bem cuidadas.

Ficou estipulado na clausula XIII do contracto, que «o arrendatario organizará, de accôrdo com a fiscalisação a relação completa das obras e fornecimentos indispensaveis, para que a linha existente entre Blumenau e Hansa, mantido o actual traçado, fique sufficientemente apparelhada para as necessidades do trafego».

A mesma clausula determina mais que essas obras e fornecimentos serão pagos pelas verbas que o Governo Federal destinar á construcção.

Em virtude da clausula XLIX foi, pelo decreto n. 15.470, de 10 de maio de 1922, aberto o credito de 8.000:000$, em apolices, para occorrer aos pagamentos acima referidos e aos necessarios á construcção do prolongamento.

Os serviços executados na linha, durante o anno de 1922, foram os seguintes:

Roçada e capinação (m2)	1.147,370
Limpeza de vallas (ml)	263,015
Repregação de dormentes (dormentes)	3.250
Nivelamento e socca (ml).	89.600

Lastramento:

De pedra (m3)	3.154,5
De areia grossa (m3)	277,5
Enrocamento (m3)	38,5
Remoção de barreiras (m3)	6.430
Composição de aterros (ml)	8.698

Fez-se a substituição do material seguinte:

Dormentes.	8.624
» especiaes.	71
Trilhos.	9
Chapas de juncção	256
Parafusos	535
Grampos	771
Talas	103
Postes de madeira	200
» » ferro	4
Moirões de cerca.	1.804
Postes de declividade	163
Isoladores	104
Microphones	10
Pilhas	66
Sal ammoniaco (klgs.)	22
Vidros	2
Trados gastos	58
Parafusos de construcção (klgs.).	8,900
Reparações de cerca (ml)	5.453

Repararam-se as estações de Salto Weissbach, de Passo Manso, de Encano, de Indayal, de Warnow, de Ascurra, de Aquidaban, de Morro Pellado.

Foram reparados diversos boeiros e fez-se o prolongamento do desvio do porto Itoupava.

Secção fluvial

Resultado financeiro em 1922:

	Administração Federal	Administração Estadoal	Total do anno
Receita	93:461$600	28:376$895	121:838$495
Despesa de custeio	111:530$055	22:051$887	133:581$942
Saldo.	—	6:325$008	—
Deficit	18:068$455	—	11:743$447

Discriminação da receita:

	Administração Federal	Administração Estadoal	Total em 1922
Passageiros.	29:428$500	9:444$725	38:873$225
Bagagens e encommendas	3:369$400	1:217$900	4:587$300
Animaes.	31$000	28$000	59$000
Vehiculos	420$000	192$000	612$000
Mercadorias	58:976$200	17:071$820	76:048$020
Diversas e eventuaes.	1:236$500	422$450	1:658$950
Total	93:461$600	28:376$895	121:838$495

Discriminação da despesa:

	Administração Federal	Administração Estadoal	Total em 1922
Pessoal	73:776$394	13:883$516	87:659$910
Material.	37:753$661	8:168$371	45:922$032
Total de custeio.	111:530$055	22:051$887	133:581$941

Na despesa de pessoal (Administração Federal) está incluida a importancia de 18:568$672 de gratificações temporarias (decretos ns. 3.990 e 4.555, respectivamente de 2 de janeiro de 1920 e 10 de agosto de 1922).

As receitas do trafego e despesas de custeio, englobadamente, da via ferrea e da secção fluvial, foram em 1922:

	Administração Federal (1 de janeiro a 30 de setembro)	Administração Estadoal (1 de outubro a 31 de dezembro)	Total em 1922
Receita.	319:467$612	111:309$755	430:777$367
Despesa.	491:578$333	111:627$643	603:205$976
Deficit	172:110$721	317$888	172:428$609

Os resultados financeiros da secção fluvial nos tres ultimos annos, foram os seguintes:

	1920	1921	1922
Receita	99:313$000	94:847$900	121:838$495
Despesa de custeio	86:622$275	95:192$179	133:581$942
Saldo.	12:690$725		
Deficit	—	344$279	11:743$447

CREDITOS CONCEDIDOS

Durante o anno de 1922 esta estrada permaneceu no regimen de administração federal até 30 de setembro e a consignação votada para o custeio da linha, em trafego, foi de 450:000$, sendo:

Pessoal	330:000$000
Material.	120:000$000

As despezas realizadas foram as seguintes:

Pessoal:

Via Ferrea	206:662$079	
Secção Fluvial	53:830$722	260:492$801
Verba votada		330:000$000
Saldo recolhido		69:507$199

Material:

Via Ferrea e Secção Fluvial.	119:939$672
Verba votada	120:000$000
Saldo recolhido	60$328

Além do credito orçamentario ainda foram concedidos a esta estrada os seguintes (gratificações temporarias):

Lei n. 3.990, de 2 de janeiro de 1920	46:208$340
Lei n. 4.555, de 10 de agosto de 1922	76:008$785

As despezas effectuadas foram as seguintes:

Lei n. 3.990:

Via Ferrea	35:127$321	
Secção Fluvial	5:932$844	41:060$165
Importancia do credito		46:208$340
Saldo recolhido		5:148$175

Lei n. 4.555:

Via Ferrea	62:655$939	
Secção Fluvial	12:635$828	75:291$767
Importancia do credito		76:008$785
Saldo recolhido		717$018

RENDA EXTRANHA

Como renda extranha, foi arrecadada na Estrada e na Secção Fluvial, em 1922, proveniente de imposto de transporte, taxa de viação e imposto de nomeação, a quantia de 41:156$340, assim discriminada:

	Viação Ferrea	Secção Fluvial	Total
Imposto de transporte	26:260$400	1:352$200	27:612$600
Taxa de viação	9:848$550	3:662$790	13:511$340
Imposto de nomeação	—	32$400	32$400
	36:108$950	5:047$390	41:156$340

CONTA DE CAPITAL

Durante o anno de 1922, no periodo de 1 de janeiro a 30 de setembro, foi escripturada em conta de capital a importancia de 3:572$760, discriminada como se segue:

	Pessoal	Material	Total
Via Ferrea:			
Machinas e utensilios	138$000	239$651	377$651
Prolongamento do desvio em Itoupava. . .	154$000	187$215	341$215
Material rodante.	—	2:411$800	2:411$800
Secção Fluvial:			
Machinas e utensilios	—	734$094	734$094
	292$000	3:572$760	3:864$760

Construcção

O trecho a construir até a barra do rio Trombudo, na extensão de 35 kilometros, já tinha os estudos approvados pelo decreto n. 10.818, de 18 de março de 1914.

Para prover ás despezas relativas á construcção foi aberto, pelo decreto n. 15.470, de 10 de maio de 1922, o credito de 8.000:000$, em apolices, na conformidade da clausula XLIX do contracto.

Nos mezes de outubro e novembro de 1922 procedeu-se á relocação do trecho de 23k,200, entre os kilometros 11,800 e 35,000 da linha approvada, tendo a medição effectuada, já em 6 de janeiro de 1923, attingido á importancia de 21:692$000, em apolices.

A direcção da estrada obteve autorização para proceder aos estudos de uma variante que, partindo do kilometro 63 da linha em trafego, attingirá a Serra do Mar com o desenvolvimento de cerca de 16 kilometros. Essa variante é destinada a substituir o trecho inicial do traçado approvado e tem por objecto, além de outras vantagens, a eliminação de uma rampa batida de 1,8 °/₀, numa extensão de nove kilometros, podendo ser empregadas rampas, no maximo, de 1,5 °/₀.

10ª — Estrada de Ferro de Cruz Alta a Porto Lucena (prolongamento além de Santo Angelo) (R. G. do Sul)

Os 109 kilometros iniciaes da E. F. Cruz Alta a Porto Lucena estão sendo trafegados pela Viação Ferrea da Rio Grande do Sul, a cuja rêde foram incorporados em 16 de outubro de 1921 (Av. n. 20/E, de 1 de novembro de 1921).

Da parte restante, a cargo do 1º Batalhão Ferro-viario, ficaram concluidos 19km,500, de Santo Angelo ao rio Comandahy; com trilhos assentados 5km,880; com leito quasi prompto mais 17km,900, onde a terraplenagem apresenta pequenas soluções de continuidade e onde falta construir algumas obras d'arte correntes.

Construiu-se uma ponte provisoria de 160 metros sobre o rio Comandahy, onde foi igualmente iniciada a construcção dos dois encontros de alvenaria da ponte definitiva de 20 metros de vão.

Construiram-se tambem, com o fim de facilitar os transportes, mais 13 provisorias, das quaes a mais importante com 36 metros de vão

Nesta estrada têm sido empregados trilhos que se achavam depositados nas proximidades de S. Borja e que se destinavam á linha S. Pedro-S. Thiago—São Borja, alli iniciada e abandonada ha annos.

Pelas linhas a cargo da Great Southern e da Viação Ferrea tinham sido transportados, até o fim de 1922, 520 toneladas desses trilhos, restante ainda 230 de cujo transporte ficou reservado para o corrente exercicio.

Para levar a linha até á estação de Passo da Pedra é necessario o seguinte material: 426 toneladas de trilhos de 25 kg. p. m. 35.000 tirafundos, 3.250 pares de talas de juncção e 12.200 parafusos e 40.000 dormentes. Foi aquella estação o ponto fixado no Av. s/n. de 19 de outubro de 1922, como o ultimo a ser attingido pelo traçado estudado; devendo ser estudada, desde já, uma variante destinada a por em communicação directa as cidades de Santo Angelo e de S. Luiz Gonzaga linha essa cujo reconhecimento foi iniciado em dezembro de 1922.

A lei orçamentaria consignou para esta Estrada a verba de 1.400:000$ em dinheiro (400:000$ para pessoal e 1.000:000$ para material).

Foi exgottada a parcella destinada a pessoal, dependendo-se da outra apenas 700:000$000.

O saldo de 300:000$ fôra destinado, pela propria lei orçamentaria, a auxiliar a construcção dos nove primeiros kilometros do ramal ferreo de Porto Alegre a Viamão.

Não chegou a ser aberto o credito orçamentario de 1.000:000$, em operações de credito, tambem destinado a acquisição do material.

ESTRADAS DE FERRO DA UNIÃO, ARRENDADAS OU CONTRACTADAS, SOB A FISCALIZAÇÃO DA INSPECTORIA

1ª — Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (Amazonas e Matto Grosso)

Km.
EXTENSÃO EM TRAFEGO 364,260

Em consequencia do termo de ajuste firmado em 18 de outubro de 1921, entre o inspector federal das Estradas e o representante da Companhia, foi acceito pelo Governo, como arbitro unico na liquidação de contas de construcção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, o general Candido Mariano Rondon, que apresentou em outubro do anno passado o respectivo laudo, ainda não homologado

Segundo o referido termo de ajuste deveria o arbitro decidir:

1° — «Si a Companhia tem ou não direito, no todo ou em parte, á differença entre os 41.412:098$869 e £ 1.001.000-00 apurados pela Inspectoria Federal das Estradas como correspondendo á construcção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e o total das medições provisorias, por esta já recebidas, na importancia de 45.162:520$400 e mais £ 1.001.000-00».

2°—«Si a mesma Companhia tem ou não direito a receber da União, no todo ou em parte, e segundo o criterio adoptado pelo Governo no pagamento de medições anteriores, — o restante das despesas por ella feitas até a data da inauguração total do trafego (31 de julho de 1912) com serviços especiaes de saneamento, até o maximo de 1.988:824$964».

O laudo apresentado decide affirmativamente quanto a ambos os quesitos.
Achando-se a Estrada, desde o começo, em regimen de tarifas provisorias, que já não convinham á região por terem sido adoptadas na época em que a borracha era altamente cotada, resolveu finalmente o Governo, depois de alguma resistencia por parte da Companhia, mandar pôr em execução immediata (portaria de 6 de janeiro de 1922) as novas «tarifas, classificação geral das mercadorias e regulamento geral dos transportes e dos telegraphos», por esta Inspectoria organizados; e isto, depois de multada a recalcitrante em 10:000$000.
Esta penalidade foi mantida apezar dos renovados pedidos de relevação, ambos indeferidos.

Com a queda do preço da borracha muito se aggravaram os resultados do trafego no ultimo decennio, como se vê abaixo:

ANNOS	RECEITA DO TRAFEGO	DESPESA DO CUSTEIO	SALDO	DEFICIT	COEFF. DE TRAFEGO
1913 . .	4.995:826$505	1.443:754$221	3.552:072$284	—	28,90
1914 . .	2.724:507$615	2.853:902$743	—	129:395$128	104,75
1915 . .	2.767:714$616	2.034:843$420	732:871$196	—	73,52
1916 . .	3.774:545$860	2.882:660$250	891:885$610	—	76,37
1917 . .	3.809:560$000	2.907:886$990	901:673$010	—	76,33
1918 . .	2.744:472$540	2.919:825$427	—	175:352$887	106,39
1919 . .	2.477:080$560	2.231:534$660	145:545$900	—	94,12
1920 . .	2.327:054$720	2.596:632$330	—	269:577$610	111,58
1921 . .	1.733:001$300	2.533:973$200	—	800:972$900	146,21
1922 . .	1.443:465$430	2.265:260$700	—	821:795$270	156,93

O movimento financeiro da Estrada, em 1922, assim se resume:

Receita do trafego	1.443:465$430
Despesa de custeio	2.265:260$700
Deficit	821:795$270
Coefficiente de trafego	156,93
Receita total	1.631:298$790
Despesa total	2.476:581$260
Deficit total	845:282$470

Discriminação comparada da receita nos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Passageiros	195:993$800	157:488$200	135:251$700
Bagagens e encommendas	16:139$000	15:832$200	10:359$800
Animaes	33:322$500	29:330$000	42:128$700
Mercadorias	2.067:058$800	1.519:917$000	1.244:649$900
Telegrammas	5:727$300	3:299$600	3:564$500
Armazenagem	654$700	1:434$000	597$400
Diversos eventuaes	8:148$620	5:650$300	6:913$430
Receita do trafego	2.327:054$720	1.733:001$300	1.443:465$430
Receitas accessorias	234:807$130	198:620$610	187:833$360
Receita total	2.561:861$850	1.931:621$910	1.631:298$790

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração	676:936$420	756:054$860	632:599$410
Telegraphos	54:112$650	70:152$790	51:970$480
Trafego	218:324$910	216:539$040	200:995$910
Locomoção	435:998$910	372:276$390	347:373$930
Via permanente	1.211:259$440	1.118:950$120	1.032:320$970
Total do custeio	2.596:632$330	2.533:973$200	2.265:260$700
Despesas accessorias	327:650$930	239:745$930	211:320$560
Despesa total	2.924:283$260	2.773:719$130	2.476:581$260

A Companhia recolheu aos cofres publicos, no praso contractual, as importancias de 81:554$940 e 36:000$, correspondentes, respectivamente, ás quotas de arrendamento e fiscalização.

Trafego

Circularam, durante o anno, 3.262 trens, com o percurso total de 114.597 kilometros, assim discriminados:

Em serviço remunerado:

	Numero	Percurso
Trens de passageiros	2.634	21.072
» mixtos	209	41.778
» de cargas	178	22.720
Totaes	3.021	85.570

Em serviço não remunerado:

	Numero	Porcurso
Trens especiaes	186	22.327
» de lastro	55	6.700
Totaes	241	29.027
Totaes geraes	3.262	114.597

Compuzeram os trens acima 14.352 vehiculos, que percorreram 930.743 kilometros:

Em serviço retribuido:

Vehiculos de passageiros	4.295	160.252
» » bagagem	3.032	78.884
» » animaes	389	59.995
» » mercadorias	1.330	215.549
Totaes	9.046	514.680

Em serviço não retribuido:

Vehiculos de passageiros	198	21.553
» » mercadorias	3.430	295.325
» » lastro	1.678	99.185
Totaes	5.306	416.063
Totaes geraes	14,352	930.743

Os transportes realizados foram os seguintes:

Passageiros:

	Numero	Porcurso
1ª classe	7.630	226.146
2ª »	27.158	1.131.546
Total	34.788	1.357.692

Animaes:

De montaria	33	2.915
Bois, vaccas e vitellas	1.635	417.234
Carneiros, porcos, etc.	170	14.351
Total	1.838	434.500

Bagagens e encommendas:

	Toneladas	Tons. kilom.
Remuneradas	162,370	9.371
Gratis	65,930	4.818
Total	228,300	14.189

Mercadorias:

Remuneradas	8.498,524	2.074.705
Gratis	31.705,351	972.336
Total	40.203,875	3.047.041

Os passageiros transportados subdividem-se :

Passageiros pagando	25.888
Por conta dos Governos Federal e Estadoal	257
Gratis	8.643
Total	34.788

Telegrammas transmittidos :

	Numero	Palavras
Particulares	1.146	16.492
Por conta do Governo Federal	334	8.919
» » » » Estadoal	330	9.656
Em serviço da Estrada	6.319	166.678
Total	8.129	201.745

Locomoção

As locomotivas realizaram o percurso total de 152.617 kilometros, assim discriminados :

	Kilometros
Locomotivas em serviço do trafego	85.570
» » » » lastro	6.700
» » trens especiaes não remunerados	22.327
» escoteiras e em manobras	38.020
Total	152.617

O material rodante existente em 31 de dezembro vae discriminado no seguinte quadro :

Especie	Bom	Máo	Pessimo	Inutilizado	Total
Locomotivas	12	2	—	—	14
Carros de inspecção	1	—	—	—	1
» » 1ª classe	3	—	—	—	3
» » 2ª classe	5	—	—	—	5
» mixtos	1	—	—	—	1
» de correio e bagagem	4	—	—	—	4
» de mercadorias	40	15	1	—	56
» frigorificos	2	—	—	—	2
» de inflammavel	2	—	—	—	2
» de animaes	11	—	—	—	11
» de pagador	1	—	—	—	1
» hospital	2	—	—	—	2
» dormitorio	4	—	—	—	4
» cosinha	1	—	—	—	1
» ferramenta	1	—	—	—	1
» plataformas	108	14	12	8	142
» de lastro	1	—	32	7	40
» gondolas	—	—	—	14	14
» guindaste-guincho	1	—	—	—	1
» bate estaca	1	—	—	1	2
» guindastes groas	3	—	—	1	4
» arado-espalhador	1	—	—	1	2
» escavadeira mechanica	—	—	—	2	2
Automoveis	8	—	—	—	8
Trolleys	45	—	—	—	45
Cegonhas (Hand-car)	43	—	1	1	45
Velocipedes Buda	25	—	—	—	25
Trolleys de 5 ton	6	2	—	3	11

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa:

Com as locomotivas:

Lenha, metros cubicos	11.524,445	87:585$780
Oleo, litro	3.421,500	6:666$610
Graxa, kilogrammo	101,500	257$920
Estopa	389,250	482$140
		94:992$450

Com vehiculos:

Oleo, litro	1.397,000	2:238$050
Graxa, kilogrammo	602,000	1:098$900
Estopa	87,500	187$650
		3:524$600

Via permanente

A conservação da linha melhorou consideravelmente, tendo-se empregado, durante o anno, cerca de 9.000 metros cubicos de lastro ordinario e grande quantidade de dormentes.

O material substituido foi o seguinte:

Trilhos, metros	900
Chapas do juncção, numero	30
Parafusos, idem	609
Grampos idem	10.019
Dormentes, idem	55.783
Postes, idem	39
Fios telephonicos, metros	6.337

2ª — Estrada de Ferro de Bragança (Pará)

	km.
EXTENSÃO EM TRAFEGO	299,090

Pelo decreto n. 15 563, de 13 de julho de 1922, resolveu o Governo Federal adquirir esta Estrada ao Estado do Pará e arrendal-a ao Governo do mesmo Estado pela prazo de 30 annos.

O contracto correspondente foi firmado em 31 de julho de 1922.

A acquisição realizada como um meio de permittir aquella unidade da federação melhorar a sua premente situação financeira, consequente á grande crise economica que se faz sentir em toda a região amazonica, pelo aviltamento do preço da borracha, — custou á União a importancia de 17.000:000$000.

Ficou estabelecido que o pagamento dessa importancia seria feito em duas parcellas, uma de cerca de 5.000:000$ em moeda corrente e o restante em apolices da divida publica, obrigando-se o Governo do Estado do Pará a applicar aquella somma na acquisição de trilhos e accessorios (inclusive apparelhos de mudança de via) do typo Vignole, de 25 kg. por metro, para a substituição de 87 km,400 de linha; no assentamento, nivelamento e lastro daquella mesma extensão de linha; na acquisição de duas locomotivas, oito vagões fechados para mercadorias, dois para animaes e 10 plataformas de 20 ou mais toneladas de lotação, bem como na de dois carros para passageiros de 1ª classe, um para passageiros de 2ª classe e um mixto; na acquisição de 38 «trucks», 84 pares de rodas e artigos metallicos diversos, necessarios á prompta execução dos reparos de que carece o material de tracção e de transporte.

Por decreto n. 15.953, de 3 de fevereiro do corrente anno de 1923, foi autorizada a emissão de apolices da divida publica, para pagamento da importancia de 12.000:000$; ficando a quantia de 5.000:000$ para ser paga, parte em dinheiro e parte em material rodante tirado da Estrada de Ferro do Tocantins cujo acervo a União adquiriu em leilão e já foi avaliado e relacionado por esta Inspectoria. E' o que se deprehende do Aviso da Viação n. 4.369, de 13 de dezembro de 1922.

3ª — Ligações ferro-viarias em Therezina (Piauhy)

Obras de ligação, em Therezina, das Estradas de Ferro S. Luiz a Therezina, Petrolina a Therezina e Cratheús a Therezina

Contractadas com a Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão, de accôrdo com o decreto n. 14.823, de 24 de maio de 1921, foram iniciadas em 18 de outubro do mesmo anno.

Por decreto n. 15.645, de 29 de agosto de 1922, o trecho da E. F. Petrolina a Therezina, de que trata o n. III da clausula I do contracto de 22 de junho de 1921, foi substituido por um trecho da E. F. Cratheús a Therezina, além do rio Poty, tendo-se procedido á locação até Guidos cerca de dois kilometros além do povoado Todos os Santos.

Os serviços de construcção foram logo atacados, tendo sido suspensos, desde 18 de julho, os correspondentes ao trecho substituido, a partir da ligação com o trecho Cratheús-Therezina. Aquella substituição foi motivada pela conveniencia de se estudar uma grande variante desde Therezina até á cidade de Oeiras, o que se emprehendeu desde logo.

Em 31 de dezembro do anno findo a situação dos serviços era a seguinte:

Trechos	Leito prompto — km.	Leito em construcção — km.
Ligação com a Estrada de Ferro S. Luiz-Therezina . . .	5,900	0,520
Ligação com a Estrada de Ferro Petrolina-Therezina. . .	5,900	4,100
Ligação com a Estrada de Ferro Cratheús-Therezina . . .	3,240	9,560

Foram despendidos 1.083:693$659, assim distribuidos pelos diversos trechos:

	S. Luiz-Therezina	Petrolina-Therezina	Cratheús-Therezina
Trabalhos preparatorios.	28:868$600	87:132$895	40:259$700
Movimento de terras.	79:890$064	123:058$512	80:470$745
Obras d'arte	162:302$047	109:945$432	191:060$216
Trabalhos diversos	42:408$615	61:618$017	29:343$737
Via permanente	—	14:060$000	1:872$000
Desapropriações	—	14:903$079	16:500$000
Totaes.	313:469$326	410:717$935	359:506$398

Durante o anno de 1922 realizou-se um movimento de terras de 77.188^{m3},898 e construiram-se 15 boeiros abertos, seis capeados e dois em arco; ficando em construcção dois viaductos, respectivamente, de 25 metros e 11 metros de vão, e uma passagem superior.

Por decreto n. 15.731, de 13 de outubro de 1922, foi autorizada a execução de alguns serviços e obras na explanada da estação de Therezina, constantes de orçamento substitutivo apresentado por esta Inspectoria, na importancia de 214:781$947.

Por decreto n. 15.937, de 27 de janeiro do corrente anno, foram approvados os projectos das pontes sobre os rios Parnahyba e Poty e os orçamentos das alvenarias e montagens, nas importancias respectivas de 1.513:536$203 e 656:072$267, correndo as despesas por conta do credito de 7.391:000$, em apolices, aberto pelo decreto n. 14.841, de 31 de maio de 1921, já tendo sido, pelo decreto numero 15.642, de 28 de agosto de 1922, approvados os orçamentos das superstructuras metallicas, os quaes montam, respectivamente, a £ 31.350, 136:521$840, ouro, 114:908$121, papel; e £ 11.520, 49:690$368, ouro, 42:081$724, papel.

4ª — Rêde de Viação arrendada á Companhia «Great Western of Brazil Railway»

(RIO GRANDE DO NOETE, PARAHYBA, PERNAMBUCO E ALAGÔAS)

A precaria situação das linhas arrendadas á «Great Western» muito preoccupou o Governo passado, que procurou remedial-a mediante augmentos de tarifas e novas vantagans contractuaes proporcionadas á arrendatarla na revisão decorrente do decreto 14.326, de 24 de agosto de 1920:.

Ficou a Companhia relevada da penalidade em que incorrera por não haver dado cumprimento á obrigação que assumira, pelo contracto a que se refere o decreto 7.632, de 28 de outubro de 1909, de construir com capitaes seus e incorporar ao regimen de arrendamento o ramal de Independencia a Picuhy e os prolongamentos da Central de Pernambuco e da Central de Alagôas, respectivamente, até Flores e até Palmeira dos Indios; a quota de arrendamento foi reduzida quasi á quarta parte, passando a ser de 4 % sobre a renda bruta, emquanto essa não excedesse de 15:800$ por kilometro, e mais 10 % do excesso daquella renda média kilometrica; os ramaes e prolongamentos que a Companhia deixava de ser obrigada a construir á sua custa, passariam a ser executados por ella, em maiores extensões, por conta da União, o que lhe proporcionaria os lucros de empreiteira.

Em compensação estipulou o novo contracto a obrigação da Companhia amortizar, até 31 de dezembro de 1960, — fim do prazo do arrendamento — o capital correspondente a certas linhas de sua propriedade que a União teria de adquirir, pagando, findo aquelle praso e que foram, assim, desde logo incorporadas no regimen de arrendamento.

Com estas providencias suppunha-se collocar a «Great Western» em situação de poder melhorar promptamente as suas linhas e o seu material, augmentando-o; para o que o Governo destinara especialmente uma determinada parte da quantia proveniente do augmento das tarifas.

Estas esperanças talvez se tivessem realizado não fôra a continua e persistente desvalorização de nossa moeda com o consequente encarecimento dos materiaes importados e reducção dos saldos avaliados em esterlinos.

Durante o anno realizaram-se duas inspecções extraordinarias nesta rêde, sendo uma em cumprimento do aviso ministerial n. 163/E/3, de 27 de dezembro de 1921, e a outra presidida pelo chefe da 2ª divisão desta Inspectoria para propor medidas concernentes á grave crise em que continuava e continúa a rêde, tendo em vista a autorização especial constante do art. 44, lettra *c*, da lei que orça a despesa da Republica para o anno de 1922.

Os trabalhos e conclusões de ambas foram opportunamente communicados á Secretaria de Viação.

Seguiu-se um termo de accôrdo, firmado em 8 de novembro, entre o Governo e a Companhia e no qual se adoptaram medidas de emergencia, que não foram postas em pratica por haver o Tribunal de Contas recusado o indispensavel registro.

EXTENSÃO EM TRAFEGO:

Rêde Norte		639,779
Natal a Itamatahy	164,620	
Conde d'Eu	204,694	
Recife a Limoeiro e Timbaúba	270,465	
Rêde Central		269,268
Central de Pernambuco	269,268	
Rêde Sul		602,895
Recife ao S. Francisco	130,961	
Sul de Pernambuco	193,908	
Central de Alagôas	194,069	
Ribeirão a Bonito	28,657	
Ribeirão a Barreiro	55,300	
Paulo Affonso		115,136
		1.627,078

Em 30 de outubro de 1922 foi incorporado á rêde o trecho de 10^km,061, do prolongamento do ramal de Borborema (Estrada de Ferro Conde d'Eu), entre a estação de Borborema e a bocca do tunnel de Bananeiras, trecho esse concluido pelo Governo por intermedio da Inspectoria Federal de Obras contra as Seccas.

Resultados financeiros dos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita do trafego. . .	20.307:941$720	23.236:777$870	25.498:625$580
Despesa de custeio . .	15.865:350$410	19.329:160$380	21.631:252$910
Saldo.	4.442:591$310	3.907:617$490	3.867:372$670
Coefficiente de trafego .	78,12	83,18	84,83
Receita total.	20.307:941$720	23.236:777$870	25.498:625$580
Despesa total	18.811:553$387	22.816:585$120	25.453:598$701
Saldo liquido	1.496:388$333	420:192$750	45:026$879

Na despesa total estão incluidas as seguintes verbas além das de custeio:

	1920	1921	1922
Quota de fiscalização. .	60:000$000	60:000$000	60:000$000
» » arrendamento .	812:317$668	929:471$120	1.019:945$023
10 % de renda bruta (clausula 18 do contracto de 23 de setembo rde 1920)	1.921:575$747	2.323:677$800	2.549:862$558
Despesas em Londres (citada a clausula 18). .	152:309$562	174:275$820	192:538$210
Total	2.946:202$977	3.487:424$740	3.822:345$791

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros.	5.399:792$220	5.384:647$390	5.564:471$730
Bagagens e encommendas	2.069:577$110	2.070:776$110	2.475:714$160
Animaes	240:186$070	223:426$440	230:214$150
Mercadorias.	11.930:243$000	14.903:522$590	16.602:774$300
Diversas e eventuaes. .	668:143$320	654:405$340	625:451$240
Totaes	20.307:941$720	23.236:777$870	25.498:625$580

A Estrada arrecadou mais, em 1922, a quantia de 2.282:293$340 correspondente aos impostos federal e estadoaes (dos Estados de Pernambuco e Alagôas), sendo:

Imposto federal:

Transito	756:098$900
Viação.	601:377$300
Total	1.357:476$200

Impostos estadoaes:

Do Estado de Pernambuco	810:309$800
» » » Alagôas	114:507$340

Cabendo-lhe, pela arrecadação destes impostos, a importancia de 151:404$768, que está incluida na receita acima e correspondente:

Ao imposto federal.	54:299$048
Aos impostos estadoaes	97:105$720

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração	1.806:526$590	1.563:608$450	2.025:771$350
Trafego	3.528:947$470	4.444:009$000	4.371:477$260
Locomoção	7.863:449$530	10.226:835$000	10.258:912$100
Via permanente . . .	2.666:426$820	3.094:707$930	4.975:092$200
Total do custeio . . .	15.865:350$410	19.329:160$380	21.631:252$910
Despesas accessorias. .	2.946:202$977	3.487:424$740	3.822:345$791
Despesa total	18.811:553$387	22.816:585$120	25.453:598$701

Trafego

Percurso dos trens e dos vehiculos em 1922:

Percurso dos trens:

De passageiros.	519.893
Mixtos	669.248
De cargas	1.473.845
De lastro	319.484
Total	2.982.470

Percurso de vehiculos:

De passageiros.	10.411.908
Diversos.	36.437.491
Total	46.849.399

Transportes realizados durante o anno:

	Numero	Percurso
Passageiros	3.076.371	92.034.644
Animaes	91.075	7.876.411
	Toneladas	Ton. Km.
Bagagens e encommendas.	33.708	33.011.919
Mercadorias	2.042.855	100.005.650

As mercadorias transportadas foram as seguintes:

	Toneladas
Café.	9.013
Assucar.	266.535
Tecidos nacionaes	5.580
Algodão	41.030
Fumo	613
Feijão	5.426
Milho	24.683
Alcool e aguardente.	14.599
Xarque.	15.419
Couros	4.355
Sal	18.725
Borracha	40
Diversas de importação.	1.635.766
Total	2.042.855

Continuaram em vigor as tarifas approvadas por portaria de 14 de fevereiro de 1919, accrescidas de 10 %, em virtude da portaria de 5 de janeiro de 1920.

Soffreram modificação, em 1922, os horarios: dos trens do ramal de Ribeirão a Cortez, por portaria de 29 de março; dos trens 39 e 58, de Cabedello a Entroncamento, por portaria de 20 de junho; a do trem 101, entre Palmares e Catende, por portaria de 24 de agosto.

Durante o anno houve 74 casos de incendios, cujas indemnizações se elevaram a 156:888$630, produzindo a venda dos salvados 10:512$750.

Locomoção

Percurso das locomotivas:

Em serviço do trafego	2.662.986
» » » lastro	319.484
» manobras e escoteiras	973.862
Total	3.956.332

Em 31 de dezembro existiam 173 locomotivas, das quaes:

Em estado bom	108
» » soffrivel	27
» » mau	14
» reparo	21
Encostadas	3

O material rodante constava de 228 carros e 2.455 vagões, discriminados nos seguintes quadros:

Carros

DESIGNAÇÃO	NUMERO	ESTADO DE CONSERVAÇÃO					
		Bons	Soffriveis	Desmontados	Esperando reparo	Em reparo	Encostados
Administração	12	8	1	1	—	1	1
Restaurante	10	7	1	—	—	2	—
Passageiros 1ª. classe	97	74	7	2	—	11	3
Passageiros 2ª classe	100	63	9	3	—	20	5
Passageiros Mixtos	8	1	4	1	—	2	—
Carro Soccorro	1	1	—	—	—	—	—
Total	228	154	22	7	—	36	9

Vagões

DESIGNAÇÃO	NUMERO	ESTADO DE CONSERVAÇÃO					
		Bons	Soffriveis	Desmontados	Esperando reparo	Em reparo	Encostados
Guindastes	16	8	7	1	—	—	—
Tanques	125	39	43	—	35	8	—
Breques	56	16	18	—	21	1	—
Fechados	820	283	285	1	201	39	11
Abertos	836	300	455	—	47	27	7
Plataformas	459	139	203	—	92	23	2
Inflammaveis	17	1	1	—	13	—	2
Animaes	82	25	23	—	30	4	—
Bagagens e correio	43	28	3	—	—	5	7
Cozinha	1	1	—	—	—	—	—
Total	2.455	840	1.038	2	439	107	29

Existem ainda nove automoveis de linha e 186 trolleys.

Com o combustivel consumido durante o anno despenderem-se 5.065:043$520, sendo:

Carvão, toneladas	38.336,555	3.784:887$760
Lenha, metros cubicos	147.335,000	1.280:155$760

O consumo de lubrificantes e estopa foi o seguinte:

Com as locomotivas:

Oleo, toneladas	133,698	142:212$010
Graxa	0,036	259$860
Estopa	4,600	6:423$110
		148:894$980

Com os vehiculos:

Oleo, toneladas	84,044	90:874$730
Graxa	0,044	133$060
Estopa	13,330	17:224$540
		108:232$330

Via permanente

Muito deixa a desejar o estado de conservação da via permanente, existindo em 31 de dezembro de 1922 um total de 740.623 dormentes imprestaveis, em toda a rêde, ou uma percentagem média de 30,85.

Devido ás grandes cheias, durante o inverno foram, destruidas diversas obras d'artes correntes, em geral de construcção defeituosa.

No correr do anno ficaram terminadas as obras seguintes:

Augmento do armazem de bagagem e plataforma de Bittencourt; casa de balança e desvio do kilometro 18,080 da Central de Pernambuco; construcção do boeiro aberto de dois metros de vão no kilometro 83,123, da Estrada de Ferro Natal; boeiro de tubos de concreto armado no kilometro 93,203, da Estrada de Ferro Conde d'Eu; aterro de uma depressão no triangulo de Itabaiana, no qual foram empregados 2.379,000 metros cubicos; substituição de uma caixa d'agua de 20 metros cubicos, na estação de Mussurepe; conclusão de gabinete sanitario em Nova Cruz; transformação da parada Engenho Central, na Estrada de Ferro Conde d'Eu, em estação de 4ª classe.

Foram construidos e abertos ao trafego os desvios particulares situados nos kilometros: 47,636 da Estrada de Ferro Conde d'Eu; 101,703, de Glicerio a União; e 46,580 do ramal de Quebrangulo, respectivamente, com as extensões de 136,30 e 60 metros.

Foram feitos reparos nas officinas de Jaboatão, nas casas de machinas de Areias, Cabedello, Timbaúba, Victoria, Atalaia e Natal e nos depositos de carros de Maceió, Bezerros, Jaraguá, Central, Coitezeiras; além de pequenas reparações em varios outros edificios, e em tres pontes e 46 boeiros.

Foram substituidos 955 trilhos, 6.370 talas de juncção, 229.226 grampos, 72.115 cavilhas, 7.332 coxins, 367 tirantes de afastamento, 38.664 cunhas, 14.372 tirafundos, 333.752 dormentes, 254.775 metros de fios, 238 postes, 1.499 isoladores, 2.759 braços e 605 espigões. Empregaram-se 87.570 metros cubicos de lastro.

Foram installados tres novos apparelhos telegraphicos, cinco phonophoros e tres telephones e reformadas nove installações telegraphicas.

Por conta do emprestimo de 10.000:000$ de que trata a portaria de 22 de dezembro de 1919, estavam concluidas em 31 de dezembro de 1922 as seguintes obras e acquisições:

Renovação de trilhos entre os kilometros 91,477 e 145,477 da Estrada de Ferro Limoeiro;

Superstructura metallica das pontes entre os kilometros 5,105 e 144,361 da Estrada de Ferro Limoeiro;

Superstructura metallica da ponte de 50 metros de Lourenço de Albuquerque;

Superstructura metallica da ponte de 10 metros do kilometro 74,980 da Estrada de Ferro Central de Alagôas;

Reconstrucção da ponte do Batoque, da Estrada de Ferro Paulo Affonso;

Alargamento de varios aterros;

Reparos de diversas locomotivas, carros e vagões;

Novo machinismo para as officinas de Jaboatão;

Lastramento de pedra entre os kilometros 100,000 e 107,000; 116,000 e 131,000 do ramal de Glicerio a União;

Lastramento de pedra entre os kilometros 16,526 e 40,526 da Central de Pernambuco;

Substituição de trilhos de 24,80 kilogrammas por metro, por trilhos novos do mesmo peso, entre os kilometros 0 e 10,000 da Estrada de Ferro de Natal;

Acquisição de um guindaste de 10 toneladas e dois britadores.

De conformidade com a lettra *d* da citada portaria, todos os trabalhos deveriam ficar concluidos em 22 de dezembro de 1922, o que não se deu, tendo a Companhia recebido a quantia de 6.795:116$120 proveniente do desconto de 10 % das receitas nos annos:

1920	1.921:575$750
1921	2.323:677$800
1922	2.549:862$570

faltando apenas para completar o total de 10.000:000$ a importadcia de 3.204:883$880.

5ª — Rêde de viação a cargo da "Companhia Ferro Viaria Este Brasileiro"

(SERGIPE, BAHIA E MINAS)

A «Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien», arrendataria do trafego desta rêde e empreiteira da construcção (decretos ns. 14.068, de 19 de fevereiro de 1920 e 14.159, de 8 de maio do mesmo anno), passou em virtude do decreto n. 15.383, de 2 de março de 1922, a denominar se «Companhia Ferro-viaria Este Brasileiro».

Por decretos ns. 15.419 e 15.653, respectivamente, de 29 de março e 30 de agosto de 1922, foram approvados os orçamentos para acquisição de material de transporte, e por outro de n. 15.520, de 13 de junho, foi approvado o orçamento para acquisição de 17 locomotivas, todo esse material destinado ás estradas arrendadas á esta Companhia.

Por aviso n. 76, de 11 de julho, foi a mesma Companhia autorizada a importar do estrangeiro, mediante determinadas condições, para as linhas a inaugurar no corrente anno, — 11.600 toneladas de trilhos e accessorios, 110 apparelhos para mudança de linha, 65 vigas metallicas de pontes, 12 locomotivas, cinco carros de 1ª classe, seis de 2ª, seis mixtos, dois restaurantes; um dormitorio, seis para correio e bagagem, 35 vagões fechados, 28 abertos de bordas altas, 15 para gado, 56 pranchas com fueiros e 15 ditas para canna.

LINHAS EM TRAFEGO

	Km.
Bahia ao S. Francisco e ramaes	1.146,924
Central da Bahia e ramaes	387,804
Centro Oeste da Bahia	51,863
Bahia e Minas	441,730
Total	2.028,321

LINHAS EM CONSTRUCÇÃO

	Km.
Jacobina a Mundo Novo	60,000
Sitio Novo a Mundo Novo	72,000
Machado Portella a Carinhanha	28.139
Bandeira de Mello a Brotas	25.500
Conceição a Buranhen	52.000
Theophilo Ottoni a Tremedal	72.629
	310.268

Movimento financeiro da «Rêde» nos dois ultimos annos:

	1921	1922
Receita total	9.593:333$176	10.583:476$962
Despesas apresentadas pela Companhia	11.220:509$161	11.052:370$986
Deficit sem inclusão da quota de arrendamento	1.627:175$985	468:894$021

Em virtude de não ter sido cumprido o disposto no § 3º do art. 2º da clausula 3 do contracto em vigor, ainda não se fizeram as tomadas de contas desde

o primeiro semestre de 1921, não tendo sido portanto fixadas as quotas de arrendamento dos 4 semestres de 1921-1922.

Durante o anno de 1922, as linhas em trafego arrecadaram para o Thesouro Nacional as seguintes importancias:

Imposto de transporte	309:217$300
Taxa de Viação	166:484$450
Quota de fiscalisação	100:000$000

Estrada de Ferro Bahia ao S. Francisco e Ramaes

EXTENSÃO EM TRAFEGO:

Linha tronco (Bahia a Joazeiro)	575.440
Ramal de Alagoinhas a Propriá	429.903
Sub-ramal de Capella	11.893
Ramal de Campo Formoso	9.788
Bomfim a Jacobina	119.900
Total	1.146.924

Movimento financeiro dos dous ultimos annos:

	1921	1922
Receita do trafego.	6.224:806$491	7.135:403$554
Despesa de custeio	8.001:594$867	7.792:317$028
Deficit	1.776:788$376	656:913$474
Coefficiente do trafego	128,54	109,21
Receita total	6.314:185$351	7.257:588$502
Despesa sem inclusão da quota de arrendamento.	8.075:739$514	7.870:641$621
Deficit total, idem, idem	1.761:554$163	613:053$119

A receita total desta estrada, no anno de 1922, foi superior à do anno anterior em 943:403$151. Este augmento foi devide principalmente ao transporte de trilhos e materiaes para a Estrada de Ferro de Petrolina a Therezina, que produziu 876:754$164.

Houve uma reducção de 205:097$893 na despesa total em relação ao anno de 1921, mas, ainda assim, o *deficit* elevou-se a 613:053$119, sem iucluir a quota de arrendamento.

Discriminação comparada da receita:

Designação	1921	1922
Passageiros	1.926:401$325	1.851:312$076
Bagagens e encommendas.	199:522$050	209:718$973
Animaes	151:450$410	228:202$220
Mercadorias	3.587:431$411	4.464:185$575
Telegrammas	60:604$578	54:103$239
Armazenagens.	13:062$460	11:646$555
Diversos e eventuaes	286:334$257	316:234$916
Total do trafego	6.224$806$491	7.135:403$554
Receitas accessorias.	89:378$860	122:184$948
Receita total	6.314:185$351	7.257:588$502

Discriminação comparada da despesa:

Designação		
Administração	716:219$476	677:779$025
Trafego	1.187:517$466	1.202:228$267
Locomoção	4.094:075$026	3.979:408$174
Via permanente	1.846:888$449	1.781:490$748
Telegrapho	156:894$450	151:410$814
Total do custeio	8.001:594$867	7.792:317$028
Despesas accessorias (sem inclusão da quota de arrendamento)	74:144$647	78:324$593

As despesas accessorias comprehendem as seguintes rubricas:

	1921	1922
Quota de fiscalisação	72:800$000	72:800$000
Obras para particulares	1:344$647	5:524$593

Trafego

Foi feito com muita irregularidade até o mez de setembro, sendo grande a percentagem dos trens que circularam com atrazo. Em 1º de outubro entraram em vigor os novos horarios, sendo normalisada a circulação.

Durante o anno de 1922, correram a linha 13.716 trens com o percurso total de 1.450.638 kilometros, assim discriminados:

Em serviço remunerado:

Trens	Numero	Percurso
Passageiros	1.205	246.052
Mixtos	5.243	452.050
Cargas	3.797	525.863
Totaes	10.245	1.223.965

Em serviço não remunerado:

Especiaes	2.493	176.220
Lastro	978	50.453
Totaes	3.471	226.673
Totaes geraes	13.716	1.450.638

Compuzeram os trens acima 102.400 vehiculos que percorreram 10.502.815 kilometros, assim discriminados :

Em serviço remunerado:

Vehiculos	Numero	Percurso
Passageiros	19.374	2.303.238
Bagagens	5.416	741.287
Animaes	8.025	1.082.422
Mercadorias	47.582	4.935.893
Totaes	80.397	9.062.840

Em serviço não retribuido:

Passageiros	490	37.871
Bagagens	307	20.678
Mercadorias	21.206	1.381.426
Totaes	22.003	1.439.975
Totaes geraes	102.400	10.502.815

Os transportes realizados foram os seguintes:

Passageiros:

	Numero	Percurso
1ª classe	241.829	20.283.689
2ª classe	370.009	16.531.643
Total	611.838	36.815.332

Animaes:

De montaria	3.480	325.947
Bois, vaccas e vitellas	11.219	3.733.206
Carneiros, porcos e cães	25.226	4.148.468
Total	39.925	8.207.621

Bagagens e encommendas:

	Toneladas	Tons. kilometros
Remuneradas	2.701.147	295.230
Gratis	1.259.751	209.352
Total	3.960.898	504.582

Mercadorias:

Remuneradas	182.077.966	33.902.924
Gratis	120.085.406	11.993.307
Total	302.163.372	45.896.231

Os passageiros transportados subdividem-se:

Pagando	532.558
Por conta do Governo Federal	4.808
Por conta do Governo Estadoal	9.058
Gratis em serviço do trafego e outros	65.414
Total	611.838

Telegrammas transmittidos:

	Numero	Palavras
Particulares	23.574	270.853
Officiaes	3	119
Em serviço do trafego	151.183	3.963.378
Total	174.760	4.234.350

Por portaria de 13 de novembro foram approvados os novos horarios que já vinham vigorando desde 1 de outubro.

Continuaram em vigor as tarifas approvadas por portaria de 18 de novembro de 1919, tendo havido modificação restricta ao gado transportado em trens completos.

Locomoção

O serviço de tracção melhorou consideravelmente, existindo em 31 de dezembro 33 locomotivas em bom estado. No decorrer do anno foram recebidas para esta linha cinco locomotivas novas e restituidas á Estrada de Ferro Central da Bahia tres que faziam o serviço de transporte de manganez.

As locomotivas realizaram durante o anno o percurso total de 1.629.648 kilometros, assim distribuidos:

	kilometros
Locomotivas em serviço do trafego	1.223.965
» » » » lastro	50.453
» em trens especiaes não remunerados .	176.220
» isoladas e em manobras	179.010
Total	1.629.648

Material rodante e de tracção existente em 31 de dezembro:

	BOM ESTADO	REGULAR	EM REPARO	AGUARDANDO REPARO	ENCOSTADO	TOTAL
Locomotivas	33	18	13	20	18	102
Carros de 1ª classe	18	1	5	15	7	46
Idem de 2ª classe	17	4	4	39	8	72
Idem mixtos	1	2	1	4	1	9
Idem especiaes	14	1	2	—	—	17
Idem bagagens e correio	15	3	2	6	6	32
Vagões para gado	30	22	1	27	97	177
Idem merc. fechados	149	50	16	73	67	355
Idem idem abertos	220	180	5	109	57	571
Total.	464	263	36	273	243	1.279

O numero de vagões de mercadorias augmentou com a importação de algumas unidades.

As officinas, em numero de tres, localisadas em Periperi, Aramary e Aracajú, funccionaram regularmente.

Foram feitas 2.645 reparações em locomotivas e 1.667 em vehiculos; importando, respectivamente, em 1.201:226$163 e 1.074:954$447.

O consumo de combustivel, lubrificantes e estopa, foi o seguinte:

Em serviço de trafego:

	Kg.	
Lenha (reduzida ao valor calorifico do carvão).	29.324.334,0	607:061$012
Oleo (Locom.)	89.557,0	78:892$389
» (Vehic.)	66.191,4	45:737$410
Graxa (Locom.).	1.839,1	2:253$124
» (Vehic.)	15.028,5	16:283$980
Estopa (Locom.).	2.228,5	1:370$971
» (Vehic.)	8.266,5	5:598$905

Em serviço de lastro:

Lenha (reduzida ao valor calorifico do carvão).	922.666,0	19:059$125
Oleo (Com.)	2.787,0	2:449$300
» (Vehic.)	2.169,0	1:512$184
Graxa (Locom.).	57,0	70$613
» (Vehic.)	545,0	577$857
Estopa (Locom.).	69,5	42$634
» (Vehic.)	269,5	185$646

Via permanente

O estado de conservação da Via-permanente foi, em geral, bom na linha de Alagoinhas a Joazeiro e ramal de Jacobina, sendo deficiente nas linhas da Bahia a Alagoinhas e Alagoinhas a Propriá, pela insufficiencia de dormentes empregados.

Torna-se necessaria e urgente a substituição dos trilhos entre os kilometros 247 e 452, da linha de Alagoinhas a Joazeiro, bem como do trecho de Alagoinhas a Timbó, com 83 kilometros de extensão.

Durante o anno foram substituidos 697 trilhos, 2.156 talas de juncção, 55.212 parafusos, 343.415 grampos, 325.247 tirafundos, 184.436 dormentes, 400 isoladores e 4.403 kilos de fios.

Foram empregados 74.606 metros cubicos de lastro na linha e reparados sete pontes e pontilhões e um boeiro.

Houve duas collisões de trens, sete descarrilamentos de trens, 235 de locomotivas e 536 de vehiculos; e 43 avarias em machinas.

Em consequencia desses accidentes morreram 10 pessoas e ficaram feridas 32, sendo 13 com ferimentos graves.

Estrada de Ferro Central da Bahia e Ramaes

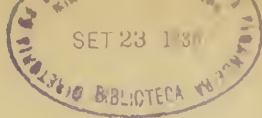
EXTENSÃO EM TRAFEGO:

	Km.
S. Felix a Jequy.	330.048
Ramal de Queimadinhas a Bandeira de Mello . . .	9,341
Ramal de Monte Cruzeiro.	1,372
Ramal de Cachoeira a Feira de Sant'Anna.	47,043
Total	387,804

Movimento financeiro dos dous ultimos annos

	1921	1922
Receita do trafego	1.634:832$315	1.723:324$231
Despesa de custeio.	1.615:685$336	1.722:254$922
Saldo	19:146$979	1:069$309
Coefficiente do trafego.	98,83	99,94
Receita total.	1.698:977$428	1.797:480$165
Despesa (sem inclusão da quota de arrendamento)	1.643:396$994	1.749:865$023

Discriminação comparada da receita:

Designação	1921	1922
Passageiros	298:337$575	289:397$415
Bagagens e encommendas.	31:344$440	37:503$515
Animaes	19:644$625	17:609$385
Mercadorias	1.177:708$763	1.273:079$839
Telegrammas.	19:667$346	13:834$445
Armazenagens	153$100	61$660
Diversos e eventuaes	87:976$466	91:837$972
Total do trafego.	1.634:832$315	1.723:324$231
Receitas accessorias	64:145$113	74:155$934
Receita total	1.698:977$428	1.797:480$165

Discriminação comparada da despesa:

Designação	1921	1922
Administração	197:335$548	193:336$940
Trafego	293:105$516	311:615$405
Locomoção	647:207$124	701:824$654
Via-permanente	474:832$229	513:461$712
Telegrapho	3:204$919	2:016$211
Total do custeio	1.615:685$336	1.722:254$922
Despesas accessorias (sem inclusão da quota de arrendamento)	27:711$658	27:610$101

As despesas accessorias comprehendem:

	1921	1922
Quota de fiscalisação	27:200$000	27:200$000
Obras para particulares	511$658	410$101

Trafego

O serviço do trafego, no correr do anno de 1922, fez-se com muita irregularidade, devido ao pessimo estado em que se encontra o material rodante e de tracção. Os trens nunca chegam no horario pelos constantes accidentes que occorrem na linha durante as viagens.

Durante o anno circularam 3.617 trens que percorreram 251.896 kilometros, assim discriminados:

Em serviço remunerado:

Trens	Numero	Percurso
Passageiros	72	2.639
Mixtos	1.823	183.800
Cargas	997	22.427
Totaes	2.892	208.866

Em serviço não remunerado:

Trens	Numero	Percurso
Especiaes	718	42.601
Lastro	7	429
Totaes	725	43.030
Totaes geraes	3.617	251.896

Compuzeram os trens acima 30.785 vehiculos que percorreram 1.825.307 kilometros, assim distribuidos:

Em serviço retribuido:

Vehiculos	Numero	Percurso
Passageiros	4.315	331.874
Bagagens e encommendas	2.493	203.157
Animaes	363	31.801
Mercadorias	16.261	906.322
Totaes	23.432	1.473.154

Em serviço não retribuido:

Passageiros	93	15.242
Bagagens e encommendas	17	362
Animaes	5	146
Mercadorias	7.238	336.403
Totaes	7.353	352.153
Totaes geraes	30.785	1.825.307

Transportes realizados:

Passageiros:

	Numero	Percurso
1ª classe	34.647	2.020.655
2ª »	73.206	2.764.988
Total	107.853	4.785.643

Animaes:

	Numero	Percurso
De montaria	1.851	123.043
Bois, vaccas e vitellas	890	138.521
Carneiros, porcos e cães	824	44.964
Total	3.565	306.528

Bagagens e encommendas:

	Toneladas	Tons.-kilometro
Remuneradas	903.769	45.207
Gratis	377.970	34.506
Total	1.281.739	79.713

Mercadorias:

Remuneradas	58.413.469	5.002.992
Gratis	49.091.023	2.992.112
Total	107.504.492	7.995.104

Os passageiros transportados ainda se subdividem:

Pagando	102.402
Por conta do Governo Federal	666
» » » » Estadoal.	2.079
Gratis em serviço do trafego e outros.	2.706
Total.	107.853

Telegrammas transmittidos:

	Numero	Palavras
Particulares	6.241	74.136
Em serviço do trafego.	20.905	419.322
Total	27.146	493.458

Locomoção

E' precaria, pelo seu estado, a situação do material rodante e de tracção; todo elle, sem excepção, necessita de conservação. Voltaram a esta linha tres locomotivas que estavam na Estrada de Ferro de S. Francisco fazendo o serviço de transporte de manganez.

As locomotivas, em 1922, realizaram o percurso total de 402.049 kilometros, assim distribuidos:

	Kilometros
Locomotivas em serviço do trafego.	216.035
» » » » lastro	429
» » trens especiaes não remunerados . .	43.165
» isoladas e em manobras.	142.420
Total	402.049

Effectivo do material rodante e de tracção em 31 de dezembro:

	BOM ESTADO	REGULAR	EM REPARO	AGUARDANDO REPARO	ENCOSTADO	TOTAL
Locomotivas	6	3	5	4	—	18
Carros de 1ª classe	7	2	1	7	2	19
Idem de 2ª classe.	18	5	1	10	2	36
Idem mixtos	3	1	1	1	—	6
Idem especiaes	1	—	—	—	—	1
Idem de bagagens e correios	5	3	2	4	1	15
Idem idem de animaes	—	—	—	—	—	—
Vagões para gado	30	7	1	1	1	40
Idem de mercadorias fechados . . .	105	44	2	12	1	164
Idem idem abertos	48	23	7	17	—	95
Total.	217	85	15	52	7	376

As officinas são insufficientes para satisfazer as necessidades da linha e necessitam de algumas machinas modernas.

Fizeram-se 18 reparações em locomotivas e 201 em vehiculos, importando, respectivamente, em 225:320$561 e 130:468$156.

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa:

Em serviço do trafego:

	Peso-kg.	Importancia
Lenha (reduzida ao valor calorifico do carvão). .	10.538.666,0	171:975$541
Oleo (Locomotiva)	16.505,6	18:215$491
» (Vehiculo)	2.701,1	2:531$330
Graxa (Locomotiva)	1.480,1	1:874$524
» (Vehiculo)	513,5	637$215
Estopa (Locomotiva).	2.328,1	1:589$715
» (Vehiculo).	688,0	628$000

Em serviço de lastro:

	Peso-kg.	Importancia
Lenha (reduzida ao valor calorifico do carvão). .	11.600,0	188$773
Oleo (locom.)	20,0	21$204
Oleo (vehic.)	4,4	3$600
Graxa (locom.)	3,4	4$360
Graxa (vehic.)	0,5	$500
Estopa (locom.)	3,8	2$567
Estopa (vehic.)	1,5	1$500

Via permanente

Não é bom o estado da via permanente, principalmente no ramal de Feira de Sant'Anna e entre S. Felix e Curralinho, sendo que o trecho do sertão está regularmente conservado.

Urge a substituição de trilhos velhos de 20 kilos por novos de 25 na linha de S. Felix e Machado Portella, desde Paraguassú.

Durante o anno substituiram-se 15 trilhos, quatro talas de juncção, 22.960 parafusos, 18.489 grampos, 20.812 tirafundos e 57.152 dormentes.

Empregaram-se 89.589 metros cubicos de lastro e repararam-se sete pontes e pontilhões, 63 boeiros e 41 edificios.

Houve uma collisão de trem, quatro descarrilamentos de trens, 13 de locomotivas e 41 de vehiculos, e 33 avarias de machinas.

Ficaram feridas seis pessôas e morreram tres.

Estrada de Ferro Centro Oeste da Bahia

EXTENSÃO EM TRAFEGO:

	km.
Agua Comprida a Buranhem.	51,863

Movimento financeiro dos annos de 1921 e 1922

	1921	1922
Receita do trafego	84:630$595	87:970$158
Despesa de custeio.	205:747$318	115:706$846
Deficit	121:116$723	27:736$688
Coefficiente do trafego	243,11	131,53
Receita total	109:177$928	119:909$642
Despesa sem inclusão da quota de arrendamento. .	205:747$318	115:706$846

Discriminação comparada da receita:

	1921	1922
Passageiros	48:335$435	51:242$312
Bagagens e encommendas.	2:503$400	3:170$428
Animaes	2:973$512	4:273$362
Mercadorias	18:333$909	21:379$975
Telegrammas	2:881$050	1:826$550
Armazenagens	$300	5$200
Diversas e eventuaes	9:602$989	6:072$331
Total do trafego	84:630$595	87:970$158
Receitas accessorias.	24:547$333	31:939$484
Receita total	109:177$928	119:909$642

Discriminação comparada da despesa:

	1921	1922
Administração	326$689	221$248
Trafego.	25:719$947	33:042$337
Locomoção	38:546$537	22:382$231
Via-permanente	141:076$417	60:000$000
Telegrapho	77$728	61$030
Total do custeio	205:747$318	115:706$846

Trafego

Fez-se com toda a regularidade, no correr do anno de 1922, o trafego nesta Estrada, tendo sido diminutissimo o numero de accidentes, muito concorrendo para isto a reconstrucção de 42 kilometros de linha.

Circularam 330 trens, com o percurso de 22.893 kilometros, assim discriminados:

Em serviço remunerado:

Trens	Numero	Percurso
Passageiros	5	304
Mixtos	316	21.869
Cargas	2	112
Totaes	323	22.285

Em serviço não remunerado:

	Numero	Percurso
Especiaes	7	608
Totaes geraes	330	22.893

Compuzeram os trens acima 1.954 vehiculos que percorreram 140.430 kilometros, assim distribuidos:

Em serviço retribuido:

Vehiculos	Numero	Percurso
Passageiros	769	58.049
Bagagens e encommendas	320	25.397
Animaes	322	25.450
Mercadorias	524	30.113
Totaes	1.935	139.009

Em serviço não retribuido:

	Numero	Percurso
Passageiros	5	424
Bagagens e encommendas	8	712
Mercadorias	6	285
Totaes	19	1.421
Totaes geraes	1.954	140.430

Transportes realizados:

Passageiros:

1ª classe	11.687	481.332
2ª classe	16 930	542.149
Total	28.617	1.023.481

Animaes:

De montaria	273	10.604
Bois, vaccas e vitellos	726	31.244
Carneiros, porcos e cães	651	28.012
Total	1.650	69.860

Bagagens e encommendas:

	Toneladas	Toneladas-kilometro
Remuneradas	83.579	3.322
Gratis	59.009	2.363
Total	142.588	5.685

Mercadorias:

Remuneradas	3.986,268	116.498
Gratis	319,544	12.429
Total.	4.305,812	128.927

Os passageiros transportados ainda subdividem-se:

Pagando	22.453
Por conta do Governo Federal.	32
» » » » Estadoal	182
Gratis, em serviço do trafego e outros	5.950
Total	28.617

Telegrammas transmittidos:

	Numero	Palavras
Particulares	587	6.964
Em serviço do trafego.	2.318	44.286
Total	2.905	51.250

LOCOMOÇÃO

As locomotivas percorreram 24.037 kilometros, assim distribuidos:

Locomotivas em serviço do trafego (kilometros) . .	22.285
» » trens especiaes não retribuidos (idem)	608
» isoladas e em manobras (idem) . . .	1.144
Total (idem).	24.037

Fizeram-se reparações em duas locomotivas, tendo-se dispendido 1:076$051.

O consumo de combustivel, lubrificante e estopa com o serviço do trafego foi o seguinte:

	kg.	
Carvão	439.930,0	12:932$800
Oleo (locomotiva)	900,0	816$405
» (vehiculo)	826,0	560$656
Graxa (locomotiva).	15,0	19$988
» (vehiculo)	295,0	383$236
Estopa (locomotiva)	53,0	35$695
» (vehiculo)	267,0	186$244

VIA PERMANENTE

Os trabalhos constaram:

Substituição de 51 trilhos, 818 talas de juncção, 1.039 parafusos, 22.654 grampos, 471 tirafundos e 715 dormentes.

Foram empregados 1.550 metros cubicos de lastro na linha.

Houve 11 descarrilamentos de locomotivas e 38 de vehiculos.

Estrada de Ferro Bahia e Minas

EXTENSÃO EM TRAFEGO:

	Kms.
Caravellas a Ladainha.	441,730

Movimento financeiro nos dous ultimos annos:

	1921	1922
Receita do trafego	1.408:715$347	1.408:498$653
Despesa de custeio.	1.269:893$100	1.300:560$997
Saldo	138:822$247	107:937$656
Coefficiente de trafego.	90,14	92,34
Receita total.	1.470:992$469	1.408:498$653
Despesa sem inclusão da quota de arrendamento	1.295:625$335	1.316:157$496

Discriminação comparada da receita:

Designação	1921	1922
Passageiros	85:982$200	95:651$300
Bagagens e encommendas.	5:135$300	5:294$000
Animaes	4:065$900	3:748$100
Mercadorias	1.191:294$800	1.151:285$100
Telegrammas	18:744$500	20:494$300
Armazenagens	—	—
Diversas e eventuaes	102:492$647	132:025$853
Total do trafego.	1.408:715$347	1.408:498$653
Receitas accessorias	62:277$122	—
Receita total.	1.470:992$469	1.408:498$653

Discriminação comparada da despesa:

Designação	1921	1922
Administração	102:856$840	89:301$190
Trafego	193:311$816	220:398$944
Locomoção	465:476$787	541:571$884
Via permanente.	484:270$947	434:315$894
Telegrapho	23:976$710	14:973$085
Total do custeio	1.269:893$100	1.300:560$997
Despesas accessorias (sem inclusão da quota de arrendamento)	25:732$235	15:596$499

TRAFEGO

O serviço, em 1922, correu com regularidade, tendo apenas sido suspenso o trafego durante nove dias devido á enchente do rio Todos os Santos, que alagou grande parte da linha, sendo ainda observados alguns atrazos de trens, occasionados pela queda de pequenas barreiras no trecho de Theophilo Ottoni a Ladainha.

Correram a linha 1.666 trens com o percurso total de 259.311 kilometros, assim distribuidos:

Em serviço remunerado:

Trens	Numero	Percurso
Mixtos	149	63.386
Cargas	331	103.614
Totaes	480	167.000

Em serviço não remunerado:

	Numero	Percurso
Lastro e outros.	1.186	92.311
Totaes geraes	1.666	259.311

Transportes realizados:

Passageiros:

1ª classe.	7.419	835.689
2ª classe.	13.522	1.166.433
Total.	20.941	2.002.122
Animaes.	770	61.752
	t	tk
Bagagens e encommendas.	104,120	25.348
Mercadorias	45.859,482	9.317.118

Telegrammas transmittidos:

	Numero	Palavras
Particulares.	7.952	93.799
Em serviço do trafego	14.056	314.268
	22.008	408.067

LOCOMOÇÃO

O material de transporte desta estrada é insufficiente para os serviços do trafego.

Procurando dar completa solução a esse caso, o Governo tomou todas as providencias que lhe cabiam, de accôrdo com o contracto.

Assim, por aviso n. 65, de 19 de junho de 1922, foi a Companhia autorizada a remover da rêde bahiana, propriamente dita, para esta estrada, um carro-correio, o qual já foi recebido e está sendo montado; por decreto n. 15.732, de 22 de outubro do mesmo anno, foi approvado o orçamento para a importação de quatro carros para passageiros de 1ª classe, cinco para os de 2ª e dois de correio e bagagem; e por aviso n. 9, de 26 de janeiro do corrente anno de 1923, foram destinados a esta estrada tres locomotivas typo «Consolidation»,cinco vagões abertos de bordas altas e 60 pranchas com fueiros, já tendo sido recebidas as tres locomotivas, que entraram em serviço no mez de fevereiro.

As locomotivas realizaram, em 1922, o percurso total de 290.974 kilometros, sendo:

Locomotivas em serviço do trafego (kilometros). .	167.001
» » » do lastro (idem) . . .	92.312
» escoteiras . . . . (idem) . . .	2.432
» em manobras . . . (idem) . . .	29.229
Total	290.974

O material existente em 31 de dezembro constava de 18 locomotivas, tres carros de 1ª classe, dois de 2ª, um especial para passageiros, cinco vagões para bagagens, 18 para animaes, 41 para mercadorias, tres para inflammaveis, e 54 vagões-plataforma.

As officinas em Ponta de Areia, de pouca capacidade, não dão vasão ás reparações do material. Os serviços com as locomotivas importaram em 199:147$816 e com os vehiculos em 118:337$840.

Por decreto n. 15.546, de 3 de julho de 1922, foi approvado o orçamento para a construcção de novas officinas, em Ladainha, tendo sido iniciados os serviços em setembro. O mesmo decreto autorizou a construcção de 60 casas para operarios.

O consumo de combustivel e lubrificantes durante o anno de 1922 foi o seguinte:

Lenha (metros cubicos)	25.454	60:110$000
Graxa (kilogrammos)	3.088	4:098$950
Oleo (litros)	15.113	16:472$690
Estopa (kilogrammos)	1.435	1:815$850

VIA PERMANENTE

O estado geral de conservação da via permanente é regular, devido a ter sido quasi todo o leito da estrada reconstruido, segundo disposições de clausulas contractuaes, e de accôrdo com os orçamentos approvados pelos decretos ns. 10.582, de 25 de novembro de 1913, e 13.076, de 19 de junho de 1918, correspondentes, respectivamente, aos trechos de Ponta de Areia a Presidente Bueno (klm. 0 a 172) e desta estação a Theophilo Ottoni (klm. 172 a 375.2 0).

O material substituido, durante o anno, consta de 30 trilhos, 38 talas de juncção, nove grampos, 6.787 parafusos, 24.420 tirafundos, 25.576 dormentes, 12 postes telegraphicos, 102 kilos de fios, 240 isoladores. Foram empregados na linha 316 m^3 de lastro de pedra e 30.692 m^3 de lastro ordinario.

CONSTRUCÇÃO

Durante o anno de 1922 os serviços de construcção estiveram quasi paralyzados, não tendo a Companhia entregue ao trafego novos trechos, contra o que dispõe a letra *i* da clausula 40 do contracto em vigor.

Linha de Bomfim a *Paraguassú* (ex-Sitio Novo) —No primeiro trecho, de Jacobina (klm. 0) ao kilometro 50, reiniciaram-se em setembro os trabalhos, que estiveram, por assim dizer, parados durante muito tempo, não obstante quasi terminados, tendo-se procedido ao assentamento de trilhos em 20^{km}.036, não proseguindo este serviço por falta de material.

Ficaram concluidas a estação de Cannarana e a casa do agente.

A linha está assentada numa extensão de 24^{km},180, ficando o resto do trecho com o leito prompto para receber trilhos.

Foram despendidos 221:176$292, e desde o inicio 1.874:148$406, assim distribuidos:

DESIGNAÇÃO	EM 1922 — Importancias	DESDE O INICIO — Importancias
Estudo e locação.	—	21:250$000
Trabalhos preparatorios.	—	25:038$550
Movimento de terras.	16:087$992	822:212$549
Excavação em cavas para fundações	96$814	20:624$825
Alvenaria e trabalhos connexos	22:582$422	412:928$849
Trabalhos de madeira	59$280	250$037
» diversos	6:441$026	266:152$357
Edificios e dependencias	6:929$944	22:527$553
Obras metallicas	1:453$000	2:730$938
Coberturas	1:332$360	5:958$898
Via permanente	163:674$200	240:572$000
Telegrapho	1:876$200	2:007$500
Montagem das superstructuras metallicas . . .	—	19$800
Despesas geraes e administração	633$054	30:874$500
Totaes	221:176$292	1.874:148$406

No segundo trecho (klm. 50 a 60) estão quasi terminadas as obras de alvenaria, inclusive a estação de França e a casa do agente, existindo, porém, ainda serviços de terraplenagem, tendo sido excavados, em 1922, 31.681^{m3},103 de material.

As despesas importaram em 146:544$537, e com todos os serviços, desde o inicio, em 918:512$902, conforme a seguinte discriminação.

DESIGNAÇÃO	EM 1922	DESDE O INICIO
	Importancias	Importancias
Estudos e locação	—	5:000$000
Trabalhos preparatorios	—	11:198$900
Movimento de terras	88:602$914	494:320$861
Excavação em cavas para fundações	293$590	7:498$320
Alvenaria e trabalhos connexos	28:509$705	232:509$908
Trabalhos de madeira	246$015	1:147$983
» diversos	17:639$196	131:313$129
Edificios e dependencias	6:572$817	6:937$737
Obras metallicas	1:013$100	1:013$100
Coberturas	1:107$200	1:146$470
Via permanente	2:560$000	16:518$000
Despesas geraes e administração	—	9:908$494
Totaes	146:544$537	918:512$902

Linha de Sitio Novo a Mundo Novo (klm. 0 a 83)—Continuaram muito morosamente os trabalhos de construcção do trecho de Paraguassú a Mundo Novo, elevando-se a 160:503$576 as despesas effectuadas em 1922.

Com o movimento de terras foram gastos 133:495$411, tendo se excavado 30.104^{m3},978.

Quanto ás obras de arte, os trabalhos foram muito reduzidos, importando em 23:740$805. Os 3:267$360 restantes foram despendidos com o assentamento de 2^{km},042 de cercas.

Ficaram em construcção as seguintes obras de arte: tres pontes de 10^{m},00 de vão, sendo duas na variante de Capivary e um pontilhão de 2^{m},00 nessa variante. Ficou concluida a ponte sobre o rio Piranhas, cujos serviços estavam suspensos ha cerca de quatro annos.

No trecho de Paraguassú a Itaberava, com o movimento de terras concluido ha seis annos, continuam sem conclusão dois boeiros capeados e um boeiro aberto.

Desde o inicio dos trabalhos, nesta linha, foram despendidos 1.686:851$298, sendo:

Locação	41:500$000
Trabalhos preparatorios	79:269$968
Movimento de terras	983:649$843
Alvenaria e trabalhos connexos	336:793$654
Trabalhos diversos	201:285$152
Via permanente	18:441$760
Despesas geraes e administração	25:910$921
Total	1.686:851$298

Linha de Machado Portella a Carinhanha (klm. 0100) — Em 1922 nada se fez nos 28^{km},139 que faltam para completar o trecho até Carinhanha, e cuja construcção já vinha muito adiantada, faltando apenas o assentamento da via permanente e alguns serviços da infrastructura, ainda necessarios á conclusão do leito.

Procedeu-se á medição final do trecho entre os kilometros 0 e 50, a qual foi approvada, sendo os resultados definitivos os seguintes:

Trabalhos preparatorios	19:909$904
Movimento de terras	2.074:683$609
Obras d'arte	431:442$695
Edificios e dependencias	47:759$017
Via permanente.	1.310:944$855
Telegrapho	18:694$300
Montagem das superstructuras e pilares metallicos	13:744$614
Despesas geraes e administração	77:758$594
Total	3.994:937$608
Medições provisorias anteriores	3.570:020$8[illegible]4
	424:916$774

O decreto n. 9.590, de 22 de maio de 1912, approvou o orçamento deste trecho na importancia de 2.468:286$754, ou sejam:

$$\frac{2.468:286\$754}{50} = 49:365\$735 \text{ por kilometro}$$

A medição final de todos os trabalhos attingiu á importancia de 3.994:937$608 ou seja:

$$\frac{3.994:937\$608}{50} = 79:898\$752$$

por kilometro, havendo, deste modo, uma differença de 1.526:650$854 para mais sobre o orçamento approvado.

O referido trecho tem as seguintes condições technicas:

	Metros
Alinhamentos rectos	26.242,480
» em curvas.	23.757,520
Extensão em nivel	7.252,920
» » rampas e contra-rampas	42.747,080
Declividade maxima (por metro).	0,018
Raio minimo	155,370
Extensão em declividade maxima.	5.177,750
» » curvas de raio minimo	6.962,530
» da maior rampa	2.522,200
» » maior tangente	1.239,340

Via singela.
Bitola de 1^{m},00 entre trilhos.
Typo dos trilhos: Vignole.
Peso do trilho: 25 kilos por metro corrente.
Chapas de juncção em cantoneira.
Dimensão dos dormentes: 1,80 × 0,18 × 0,14.

DESVIOS

Um desvio de 200 metros no kilometro 18,600 — Juracy.
» » » 200 » » » 32,100 — Iracema.

TRIANGULO DE REVERSÃO

Um triangulo de reversão em Iracema — kilometro 32,100.

ESTAÇÕES

	Klms.
Juiacy.	18,600
Iracema	32,100

DESENVOLVIMENTO VIRTUAL

SENTIDO DIRECTO

Extensão total.	50.000,00
Alongamento devido ás curvas	18.642,77
Idem devido ás rampas	209.802,80
Desenvolvimento total.	278.445,57

SENTIDO INVERSO

Extensão total.	50.000,00
Alongamento devido ás curvas.	18.642,77
Idem devido ás rampas	52.980,31
Desenvolvimento total.	121.623,08
Coefficiente virtual no sentido directo	5,56
Coefficiente virtual no sentido inverso	2,44
	8,00
Coefficiente virtual médio	4,0

Os trabalhos realizados no trecho do kilometro 50 a 100 importaram, até 31 de dezembro de 1921, em 1.716:031$263, e se discriminam:

Estudos definitivos.	348$871
Locação	5:208$488
Trabalhos preparatorios	35:212$399
Movimento de terras	876:718$076
Alvenaria e trabalhos connexos.	212:911$747
Transporte de material de excavações e obras d'arte.	264:190$868
Edificios e dependencias	23:020$903
Cercas de arame	43:519$500
Via permanente.	213:828$612
Telegrapho	11:894$200
Caixas d'agua	7:264$298
Despesas geraes e administração	21:913$301
Total	1.716:031$263

Linha de Bandeira de Mello a Brotas — Os trabalhos estiveram paralyzados durante todo o anno de 1922. A Companhia desde dezembro de 1920 pediu a inauguração do trecho de 15 kilometros, entre Bandeira de Mello e Itaêté, o que ainda não foi realizado, por não ter ella ultimado os trabalhos, que consistem, tão sómente, na installação de uma caixa d'agua e construcção de um triangulo de reversão.

Até 31 de dezembro de 1921 os trabalhos effectuados consistiam:

Estudos definitivos e locação.	5:404$150
Trabalhos preparatorios	34:263$400
Movimento de terras	777:780$656
Obras d'arte	173:355$505
Edificios e dependencias	35:847$931
Trabalhos diversos.	160:180$663
Via permanente.	238:957$385
Telegraphos	9:447$900
Despesas geraes e administração	27:606$428
	1.462:854$019

Em cumprimento da clausula 40, § 1º, letra *g* do contracto, foram feitos os estudos de um variante, com o desenvolvimento de 131 kilometros; a qual partiu do kilometro 31, um pouco além da estação de Itaêté, contornou a margem esquerda do rio Paraguassú e galgando o divisor de aguas dos rios Utinga e Santo Antonio, seguiu o valle deste ultimo rio até o kilometro 129 da linha antiga.

Linha de Buranhen a Conceição da Feira (klm. 0 a 52.380) — Executaram-se, durante o anno, serviços no valor de 3.059:657$395, concluindo-se os primeiros 17km,500, ficando 9km,500 com o leito prompto, e 11km,380 com serviços de terraplenagem. Nada foi feito ainda no trecho entre os kilometros 32 e 46, por não ter sido indemnizado o proprietario dos respectivos terrenos.

Em abril de 1922 deu-se inicio ás *novas installações em Conceição da Feira*, ficando concluidos a estação de Conceição, o armazem, a casa do agente e o assentamento do 3km,353 de trilhos; tendo-se despendido com esses serviços 161:599$425, importancia que está incluida no total acima e que assim se discrimina:

Movimento de terras.	28:095$991
Alvenaria e trabalhos connexos	46:893$345
Trabalhos de madeira	1:719$868
» diversos	17:229$743
Edificios e dependencias.	28:261$757
Obras metallicas	12:067$400
Coberturas	7:326$521
Via permanente	31:004$800
Total	161:599$425

Desde o inicio da construcção despendeu-se nesta linha a importancia total de 7.543:275$067.

Reconstrucção da Estrada de Ferro Centro Oéste da Bahia — Em virtude do decreto n. 13.931, de 19 de dezembro de 1919, que autorizou a reconstrucção desta estrada, durante o anno proximo findo de 1922, foram executados trabalhos na importancia de 700:923$055, assim discriminada:

Estudos definitivos	47:250$000
Movimento de terras	123:491$356
Alvenaria e trabalhos connexos	190:417$125
Trabalhos de madeira	79:948$325
» diversos	113:239$324
Edificios e dependencias.	38:882$278
Obras metallicas	509$000
Coberturas	10:127$925
Via permanente	66:135$672
Telegrapho	30:922$050
Total	700:923$055

Esses trabalhos foram feitos com regularidade e o seu total até 31 de dezembro ultimo attingiu á somma de 1.489:484$698, assim distribuida :

Estudos definitivos.	47:250$000
Movimento de terras	346:016$825
Alvenaria e trabalhos connexos.	272:930$785
Trabalhos de madeira.	102:013$796
» diversos.	85:271$438
Edificios e dependencias	49:329$687
Obras metallicas	509$000
Coberturas	13:512$045
Via permanente.	441:729$072
Telegrapho	30:922$050
Total	1.489:484$698

Pelo decreto n. 15.765, de 30 de outubro de 1922, foi autorizada a construcção da variante estipulada na alinea 4ª do artigo unico do decreto n. 13.931, de 19 de dezembro de 1919, acima citado.

O mesmo decreto approvou os respectivos estudos e mais os orçamentos (1.688:916$988 e francos 325.494,93).

Esta variante, que é destinada a substituir o trecho constituido pelos nove primeiros kilometros da estrada, fica comprehendida entre Engenho Cotegipe, no kilometro 25,750 da Estrada de Ferro Bahia a Alagoinhas, e Passagem, no kilometro 9,610 da Estrada de Ferro Centro Oéste.

Estrada de Ferro Bahia e Minas — Proseguiram com regularidade os serviços de construcção do prolongamento entre os kilometros 67,300 e 140,629 (trecho Ladainha - Gravará) tendo-se realizado um movimento de terras de 67.022m³,063.

Construiram-se 1[illegible] obras de arte correntes, as estações de Theophilo Ottoni e S. Bento, uma casa para moradia do agente e uma para a turma de conservação.

Em setembro deu-se inicio á construcção das novas officinas de Ladainha, (decreto n. 15.546, de 3 de julho de 1922), cujos trabalhos se acham bem adiantados.

Dos 72km,629 em construcção, estavam com o leito prompto, em 31 de dezembro de 1922, 64km,900.

Despenderam-se 473:278$782 e, desde o inicio, 6.446:392$885, assim discriminados:

	Anno 1922	Desde o inicio
Trabalhos preparatorios e locação.	304$003	162:899$610
Movimento de terras.	145:306$073	3.251:843$673
Alvenaria e trabalhos connexos	228:699$170	2.008:359$742
Trabalhos diversos	77:960$840	863:951$699
Edificios e dependencias.	19:995$464	36:050$576
Obras metallicas	—	3:106$467
Coberturas	1:013$232	5:814$759
Via permanente	—	12:760$000
Despesas geraes e administração	—	101:606$359
Total	473:278$782	6.446:392$885

Visando unicamente o barateamento da linha em construcção, mas sem sacrificar as condições technicas, foram suppressas as seguintes obras :

Muro de arrimo de 30 metros de extensão na estaca	6.740
» » » » 40 » » » » »	6.749
» » » » 35 » » » » »	6.754
» » » » 45 » » » » »	6.765
» » » » 60 » » » » »	6.783
» » » » 25 » » » » »	6.788
Boeiro simples capeado de 0,80×1,10 » »	6.783 + 10
» » » » 0,80×1,10 » »	6.785

Importancia approximada dessas obras : 266:000$000.

Esta suppressão foi obtida com um pequeno deslocamento, em média de quatro metros, do eixo da linha para a direita, numa extensão de 1k,120.

Com a modificação houve um accrescimo no movimento de terras de 24.000 metros cubicos, cuja importancia attinge mais ou menos a 52:000$000.

Em resumo :

Importancia das obras de arte suppressas . . .	266:000$000
» do accrescimo do movimento de terras	52:000$000
Economia real	214:000$000

Em virtude do disposto no decreto n. 13.076, de 19 de junho de 1918, procedeu-se á reconstrucção de mais 206km,270 de linha, sendo 30km,000 no primeiro trecho (decreto n. 14.816, de 21 de maio de 1921) e 176km,270 no segundo, de Presidente Bueno a Theophilo Ottoni (kilometro 172 a 376,270); ficando assim a estrada com 346km,270 de trilhos de 25 kilos por metro, restando apenas 30 kilometros a substituir, entre os kilometros 283 e 313.

Com os trabalhos de reconstrucção do segundo trecho, em 1922, foram gastos 1.200:538$743, e, desde o inicio, 2.034:147$660, assim distribuidos :

	Em 1922	Desde o inicio
Serviços preparatorios	285$600	720$300
Movimento de terras	158:488$366	215:200$679
Obras de arte	82:770$177	302:584$605
Estações	13:980$200	21:051$799
Via permanente.	945:014$400	1.489:542$600
2 % administração	—	5:047$677
	1.200:538$743	2.034:147$660

Convem observar que nos totaes acima estão incluidas as despesas effectuadas com a reconstrucção dos 30 kilometros do primeiro trecho, a que se refere o decreto n. 14.816, de 21 de maio de 1921, os quaes substituiram quantidade correspondente do segundo trecho, entre os kilometros 283 e 313.

Ligação da Estrada de Ferro Central da Bahia á Estrada de Ferro de Nazareth — Em face do disposto na clausula 39, § 2º, alinea *d*, do contracto em vigor, foram iniciados e proseguem com regularidade os respectivos estudos.

Prolongamento da Estrada de Ferro Bahia a Joazeiro — Conforme estabelece a alinea *a* do § 1º da mesma clausula 39 do mencionado contracto de revisão, foram approvados os estudos definitivos do prolongamento desta estrada até ao cáes do Porto da Bahia (decreto n. 15.891, de 20 de dezembro de 1922).

6ª — Prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá (E. do Rio)

	Klms.
Extensão em trafego	65,180

Resultados financeiros dos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita	178:471$010	192:897$230	198:359$160
Despesa de custeio	229:495$774	52:088$170	232:791$679
Deficit	51:024$764	59:190$940	34:432$519
Coefficiente de trafego	128,59	130,69	117,36

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros.	59:172$450	66:233$630	73:550$900
Bagagens e encommendas	29:312$820	27:126$200	33:975$600
Animaes.	3:837$440	4:828$410	5:539$500
Mercadorias	78:187$400	84:056$270	75:809$300
Telegrammas	352$800	454$500	293$100
Armazenagens.	623$100	934$300	349$500
Diversas e eventuaes.	6:975$000	9:263$920	8:841$260
Totaes	178:471$010	192:897$230	198:359$160

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração	28:747$035	46:165$217	41:346$900
Trafego	35:042$205	36:833$185	33:608$310
Locomoção	78:739$291	81:955$818	74:248$720
Via permanente	86:967$242	87:133$950	83:587$749
Totaes do custeio	229:495$774	252:088$170	232:791$679
Quotas de fiscalização	12:000$000	12:000$000	12:000$000
» » arrendamento.	9:699$601	11:142$223	11:688$395
Despesas totaes	251:195$375	275:230$393	256:480$075

TRAFEGO

Durante o anno de 1922 correram 631 trens, assim discriminados:

Em serviço remunerado:

Vehiculos	Numero	Percurso
Trens de passageiros.	2	99
» mixtos	423	25.904
» de cargas	166	9.642
Totaes	591	35.645

Em serviço não remunerado:

Trens especiaes	30	1.934
» de lastro	10	352
Totaes	40	2.286
Totaes geraes.	631	37.931

Numero e percurso dos vehiculos que compuzeram os trens acima:

Em serviço retribuido:

Carros de passageiros	945	62.242
Vagões de animaes	1.054	61.481
» » mercadorias	1.958	118.272
Totaes	3.957	241.995

Em serviço não retribuido:

Carros de passageiros	24	1.620
Vagões de mercadorias.	149	9.156
Totaes	173	10.776
Totaes geraes	4.130	252.771

Transportes realizados durante o anno:

Passageiros (numero)	35.894
Animaes (idem)	3.837
Bagagens e encommendas (toneladas)	2.263,557
Mercadorias (idem)	11.142,518

Foram transmittidos 245 telegrammas em serviço particular.

LOCOMOÇÃO

As locomotivas realizaram o percurso total de 42.005 kilometros, sendo:

Locomotivas em serviço do trafego (kilometros) .	35.645
» » » de lastro (idem). . . .	2.286
» » » » manobras (idem) . .	4.074
Total (kilometros).	42.005

OFFICINAS

Com a reparação do material rodante fizeram-se as seguintes despesas:

Reparação de locomotivas	11:274$120
» » carros	4:473$709
» » vagões.	4:823$106
Total	20:570$935

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa:

Com as locomotivas:

Lenha (metros cubicos).	3.780	18:735$839
Oleo (litros)	1.224	1:419$533
Estopa (kilos).	85	111$265

Com os vehiculos:

Oleo (litros)	818	856$241
Estopa (kilos).	256	316$318

VIA PERMANENTE

Foram substituidos, durante o anno, 8.502 dormentes, não tendo havido movimento de terras.

7ª — Rêde Sul-Mineira (Minas, S. Paulo e Rio)

Autorizado pelo decreto n. 15.406, de 22 de março de 1922, foi, em 6 do mez seguinte, celebrado o novo contracto de arrendamento dessa rêde ao Estado de Minas Geraes. De accôrdo com a clausula I, ficou esta constituida das seguintes linhas em trafego, de propriedade da União:

	Klms.
Linha-tronco de Cruzeiro a Tuyuty	360,435
Ramal de Campanha.	85,970
» » Alfenas.	7,578
» » Carmo da Cachoeira	41,562
Linha de Passa Tres ao rio Eleuterio	594,257
Ramal de Piranguinho a Paraisopolis	51,998
	1.141,800

A' rêde se reunirão sob o mesmo regimen de arrendamento e depois de concluidos:

O ramal de Itajubá a Soledade de Itajubá, cuja construcção poderá ser realizada pelo Estado de Minas Geraes, mediante ajuste com a União, e o trecho do ramal de Lavras, entre Carmo do Cachoeira e Lavras, cujos serviços serão terminados pelo dito Estado, segundo condições estabelecidas em prévio ajuste.

De conformidade com o disposto na clausula III do contracto de 6 de abril de 1922, o Estado arrendatario apresentou em 6 de dezembro do mesmo anno o plano de melhoramentos de que necessita a rêde, cujos orçamentos, na importancia de 16.672:540$, foram approvados por decreto n. 16.016, de 25 de abril do corrente anno de 1923.

Esses melhoramentos são, em resumo, os seguintes:

Substituição de 840 kilometros de trilhos e accessorios inclusive 48 cruzamentos completos;

Ampliação das officinas e depositos e assentamento de novas machinas operatrizes;

Acquisição de 192 carros e vagões para transporte de passageiros, bagagens, cargas e animaes.

Resultados financeiros dos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita	7.308:034$445	8.080:565$274	8.439:983$652
Despesa de custeio	5.366:717$774	6.353:272$925	7.100:551$972
Saldo	1.941:316$671	1.727:292$349	1.339:431$680
Coefficiente de trafego . . .	73,44	78,62	84,13

O movimento financeiro do anno de 1920 refere-se somente ás linhas a cargo da Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras.

Nos annos de 1921 e 1922 foram considerados os resultados do trafego referentes ao ramal de Piranguinho a Paraisopolis, que foi incorporado ao dominio da União em virtude do decreto n. 14.598 A, de 31 de dezembro de 1920.

Os resultados do ultimo anno não têm caracter definitivo, porque estão dependentes da tomada de contas, ainda não realizada, relativa ao segundo semestre, e da approvação da concernente ao periodo de 6 de abril a 30 de Junho do primeiro.

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros.	2.021:392$740	2.155:754$100	2.392:329$000
Bagagens e encommendas . .	679:253$410	687:297$630	769:909$580
Animaes.	800:149$150	728:504$440	765:831$610
Mercadorias.	3.268:035$850	3.893:477$760	3.856:241$310
Telegrammas	55:283$660	78:722$007	96:867$418
Armazenagens	9:897$200	10:285$500	15:092$900
Diversas e eventuaes. . . .	474:022$435	526:523$837	543:711$834
Totaes:	7.308:034$445	8.080:565$274	8.439:983$652

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração	439:449$445	443:515$449	379:230$002
Trafego	855:649$201	960:939$633	999:100$081
Locomoção	2.659:713$187	3.310:153$142	3.526:971$284
Via permanente	1.411:905$941	1.638:664$701	2.195:250$605
Totaes.	5.356:717$774	6.353:272$925	7.100:551$972

O Estado arrendatario, de accôrdo com a clausula XX do contracto, recolheu ao Thesouro Nacional a importancia de 45:000$ para as despesas de fiscalização.

TRAFEGO

Numero e percurso dos trens que circularam no anno de 1922:

Em serviço remunerado:

	Numero	Percurso
Trens de passageiros	803	152.924
» mixtos.	9.777	923.887
» de cargas	10.453	662.305
Totaes	21.038	1.739.116

Em serviço gratuito:

Trens de inspecção	93	8.295
» » pagamento.	261	23.174
» » lenha	3.408	132.825
» » soccorro	211	7.247
» » lastro	2.923	114.317
Totaes	6.896	285.858
Totaes geraes	27.934	2.024.974

Transportes realizados durante o anno:

Passageiros.	793.698
Passageiros-kilometro	35.385.458
Toneladas de bagagens e encommendas. . . .	15.339
Toneladas-kilometro	1.494.614
Animaes.	173.892
Animaes-kilometro	31.591.185
Toneladas de mercadorias	167.134
Toneladas-kilometro	23.595.922

Telegrammas expedidos (remunerados):

	Numero	Palavras
Particulares	49 014	639.763
Por conta do Governo Federal	4.867	187.077
» » dos Governos Estadoaes	1.216	46 769
Totaes	55.097	873.609

HORARIOS

Em 23 de maio foi autorizada a circulação permanente dos trens MR3 e MR4, do ramal de Campanha, que circulavam apenas durante os mezes de março, abril, maio, setembro, outubro e novembro.

Em 11 de junho foi approvado o novo horario dos trens MS5 e MS6.

TARIFAS

Em cumprimento ao dispositivo da clausula VIII do dito contracto de 6 de abril, o arrendatario apresentou o projecto de revisão das tarifas, que foi approvado por portaria de 4 de janeiro do corrente anno de 1923.

Pelo decreto n 15.915, de 3 do citado mez e anno, ficou autorizado o regulamento dos transportes e do telegrapho, em vigor, approvado pelo decreto n. 10 204, de 30 de abril de 1913, com algumas modificações.

LOCOMOÇÃO

As locomotivas realizaram o percurso total de 2.242 305 kilometros, sendo:

Locomotivas em serviço do trafego (kilometros)	1.739.116
» » » » lastro (idem)	285.858
» » manobras (idem)	174.408
» isoladas (idem)	42.923
Total (kilometros)	2.242.305

O material de tracção e rodante existente em 31 de dezembro de 1922 era o seguinte:

Locomotivas	84
Carros de administração	4
Carros-salão	2
» de 1ª classe	22
» » 2ª »	15
» mixtos	11
Carros-restaurantes	3
Carro funebre	1
Vagões de correio e bagagem	22
» » bagagem	5
» cobertos	258
» para gado	126
» gondolas	44
» pranchas	84
» de lastro	32
Automoveis	3

Fizeram-se durante o anno nas officinas as seguintes reparações:

Reparações geraes:

Locomotivas	21
Carros	5
Vagões	24

Reparações médias:

Locomotivas	20
Carros	34
Vagões.	60
Automovel.	1

Constam do seguinte resumo as despesas feitas com a conservação e reparação desse material:

Despesas com as locomotivas	705:608$401
» » os carros	98:480$969
» » » vagões	168:498$106
» » » automoveis.	1:027$121
Accessorios do serviço.	5:303$317
Funccionamento das officinas.	329:742$553
	1.308:660$467

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa:

Com as locomotivas:

Carvão (kilogrammos).	93.108	10:578$343
Lenha (metros cubicos)	292.617	1.481:310$792
Oleo (litros)	55.277	64:259$277
Estopa (kilogrammos)	5.778	5:292$179
Diversos	—	17:174$882
		1.578:615$473

Com os vehiculos:

Oleo (litros)	31.138	31:081$563
Estopa (kilogrammos)	8.835	8:088$151
Diversos	—	704$461
		39:874$175

VIA PERMANENTE

Com a conservação ordinaria executaram-se, em 1922, os seguintes serviços:

Remoção de desmoronamentos (metros cubicos) .	4.405
Reparação de aterros (idem)	13.151
Alargamento de cortes (idem)	2.244
» » aterros (idem).	1.898
Reforma de lastro de terra (metros lineares). . .	413.202
» » » » pedra (idem).	22.393
Levantamento do leito (idem)	1.510
Rebaixamento » » (idem)	3.297
Abertura de vallas e valletas (idem)	20.735
Limpeza » » » » (idem)	235.655
» » esgotos (idem)	315.516
» » pontilhões (idem)	192
» » boeiros (idem)	855
» » fossos (idem)	15
Capina (metros quadrados).	12.142.936
Roçada (idem)	1.148.531
Construcção de novas cercas (metros lineares). .	10.880
Reparação de cercas (idem).	78.300
Aceiros (idem).	98.303
Nivelamento da linha (idem).	516.613
Repregação (idem).	1.158.925

Nivelamento de juntas (idem)	198.648
Juntas apertadas (idem)	136.331
Dormentes novos empregados (idem).	284.569
» para chaves e pontes empregados (idem)	288
» velhos reempregados (idem)	2.538
» de regeito empregados (idem) . . .	330
Trilhos substituidos (idem)	528
Pregos novos empregados (idem)	338.722
Tirafundos novos empregados (idem).	360
Parafusos novos empregados (idem)	97.529
Chapas de juncção empregadas (idem)	3.401
Postes novos (idem)	980
Telhas empregadas (idem)	3.860

OBRAS DE ARTE

Foram reparados: os boeiros dos kilometros 211 e 220 da linha-tronco, os dos kilometros 7,14 e 80 do trecho fluminense e os dos kilometros 14,28 e 37 do ramal de Piranguinho a Paraisopolis.

Repararam-se tambem: as caixas d'agua de Passa Quatro, do kilometro 157 da linha-tronco, de Tres Corações, Areado e a do kilometro 13 do referido ramal; o pontilhão do kilometro 75 do trecho fluminense (reconstrucção) e a ponte do kilometro 22 do ramal de Paraisopolis.

Foram construidos: um desvio no pateo das officinas de Cruzeiro; boeiros nos kilometros 3,5, 39, 43, 48, 49 e 76 do trecho fluminense e no kilometro 52 do ramal de Paraisopolis; muros de arrimo nos kilometros 38 e 83 do trecho fluminense e sargeta calçada no kilometro 38 deste trecho.

Edificios e dependencias: Foram reparados: os edificios das estações de Perequê, Tunel, Passa Quatro, Itanhandú, Pouso Alto, Soledade, Freitas, Barra, Paulo de Almeida, Dias, Villa Braz, Paraisopolis e Conservatoria; as casas ns. 40 e 60 em Cruzeiro, as casas do escripturario e do escriptorio da residencia em Passa Quatro; as casas de moradia do recebedor de lenha, do agente e da Escola em Soledade; as da 3ª, 6ª, 7ª, 8ª e 12ª turmas do trecho de Cruzeiro a Freitas e da 3ª turma do ramal de Piranguinho a Paraisopolis.

Foram feitas privadas no escriptorio central e fossos sanitarios na casa da 5ª turma do mencionado ramal.

8ª — Rêde da Viação Ferrea Paraná-Santa Catharina

A exploração desta rêde continúa a cargo da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande.

EXTENSÃO EM TRAFEGO:

	Em 1921 — Klms.	Em 1922 — Klms.	Accrescimo em 1922 — Klms.
Linha Itararé-Uruguay	883,206	883,206	—
» Serrinha a Nova Restinga	44,980	44,980	—
» de S. Francisco (S. Francisco a Porto União).	463,332	463,332	—
Ramal de Paranapanema (Jaguariahyva a C. Mineira)	99,123	99,123	—
Estrada de Ferro do Paraná	407,001	407,001	—
Linha de Barra Bonita e Rio do Peixe (Wenceslau Braz a Thomazina)	—	30,699	30,699
Total das linhas federaes . . .	1.897,642	1.928,341	30,699
Estrada de Ferro Norte do Paraná (Concessão estadual)	43,397	43,397	—
Total geral	1.941,039	1.971,738	30,699

Os resultados financeiros das linhas federaes em trafego nos tres ultimos annos foram os seguintes:

	1920	1921	1922
Receita	17.904:648$314	18.191:430$980	21.237:214$270
Despesa de custeio. . . .	14.116:662$034	15.164:059$422	18.160:039$923
Saldo	3.787:986$280	3.027:371$558	3.077:174$347
Coefficiente de trafego . .	78,84	83,36	85,51
Quota de arrendamento (Estrada de Ferro do Paraná)	2.648:619$513	2.778:574$939	3.292:582$832
Quota de fiscalização . . .	125:900$314	125:900$480	125:900$480
Despesa total	16.891:181$861	18.068:534$841	21.578:523$235

Em 1922 foram frequentes as queixas levantadas contra a companhia pela deficiencia nos transportes, notadamente de madeiras.

A exiguidade do material rodante tem sido a causa predominante disso, si bem que durante o anno hajam entrado em circulação mais as seguintes unidades de transporte:

Estrada de Ferro do Paraná:

2 locomotivas «Ten-Wheel» adquiridas da Companhia Paulista;

Linha Itararé-Uruguay:

4 locomotivas «Ten-Wheel» adquiridas da Companhia Paulista;
16 vagões-plataformas, de 31 toneladas;

Linha de S. Francisco:

1 locomotiva «Ten-Wheel» adquirida da Companhia Paulista;

Ramal do Paranapanema:

2 carros de passageiros de 1ª classe;
2 » » » » 2ª classe;
2 vagões de bagagens;
9 » cobertos, de 28 toneladas;
12 vagões-plataformas, de 31 toneladas;
5 » para animaes, de 28 toneladas;

Linha de Barra Bonita e Rio do Peixe:

2 locomotivas «Ten-Wheel»;
1 carro de passageiros de 1ª classe;
1 » » » » 2ª classe;
1 vagão de bagagens;
18 vagões-plataformas de aço, de 20 toneladas;
6 » cobertos, de 12 toneladas;
12 » para animaes, de 20 toneladas.

Além do material proprio das Estradas, nellas circularam ainda, em 1922, dois vagões-plataformas da «Companhia Fiat Lux» e cinco vagões cobertos, de 18 toneladas, da «S. A. Industrias Reunidas F. Matarazzo».

Em officio n. 199, de 29 de dezembro de 1922, o chefe do 6º districto julgou necessario o seguinte augmento de material:

6 carros de passageiros de 1ª classe;
4 » » » » 2ª classe;
2 » dormitorios;
4 vagões de correio e bagagem;
2 » frigorificos;
150 vagões-plataformas.

Como medida complementar para normalização dos transportes, tornou-se preciso rever o contracto de trafego mutuo existente entre essa rêde e a Estrada

de Ferro Sorocabana, o que foi feito, tendo sido approvado o nôvo ajuste no anno de 1923.

Sobre as necessidades da rêde assim se expressa o chefe do districto no seu officio n. 96, de 21 de maio de 1923:

«Em resposta ao officio n. 74, de 20 de abril ultimo, do Sr. chefe da 1ª divisão, solicitando a relação completa das obras cuja execução se apresenta com caracter imprescindivel, para a segurança e garantia do trafego, cumpre-me informar-vos o seguinte:

Em officio n. 173, de 25 de abril proximo findo, solicitei que a companhia se pronunciasse sobre o assumpto, recebendo com o officio n. 484, de 1 do corrente, a relação das obras por ella julgadas necessarias. Para mais clareza na exposição, passo a discriminar, pelas diversas linhas que constituem esta rêde de viação, a relação que me foi fornecida pela companhia:

Linha Paraná

1.° Reforçamento das pontes — Pelo decreto n. 11.634, de 7 de junho de 1915, foram approvados os projectos e respectivos orçamentos, na importancia de 1.063:546$, para o reforçamento das pontes entre Paranaguá e Ponta Grossa, devendo as despesas correr por conta do capital de £ 2.500.000 de que trata o § 5° da clausula n. 67 do contracto de consolidação, firmado em 24 de janeiro de 1916.

2.° Lastramento com pedras britadas, nos trechos peiores — A companhia, de conformidade com os dizeres da letra *b* do § 1° da já citada clausula 67 do contracto de consolidação, obrigou-se a lastrar toda a extensão das linhas e ramaes. Os orçamentos foram approvados pelos decretos ns. 10.159, 10.158, 10.193 e 10.227, respectivamente, de 9 e 23 de abril e 21 de maio de 1913. As despesas serão tambem levadas á conta do capital de £ 2.500.000.

«Os melhoramentos ora indicados pela companhia, e julgados necessarios á segurança da linha e á efficiencia do trafego, são de caracter contractual e podem ser executados desde já, uma vez que ella desista do resto do praso de 10 annos que lhe foi concedido, de conformidade com a clausula 68, visto os orçamentos já estarem approvados pelo Governo.

Além dos melhoramentos propostos pela companhia, acho de necessidade mais os seguintes:

1.° Remoção da caixa d'agua existente na estação de Morretes, para permittir a ligação de diversos desvios ali já construidos, completando-se assim o plano de obras approvadas pelo decreto n. 10.232, de 28 de maio de 1913;

2.° Estabelecimento de postos telegraphicos nos kilometros 60 e 66,800 da linha Paranaguá-Curityba, não só para facilitar a monobra dos trens, como para melhor garantia á sua circulação no trecho da Serra do Mar;

3.° Construcção de um muro de arrimo no kilometro 61,153,83 da linha Paranaguá-Curityba, de conformidade com o projecto enviado á Inspectoria com o officio n. 165, de 16 de setembro do anno findo;

4.° Augmento do desvio da estação de Portão — Este serviço foi orçado em 17:428$278, tendo sido o projecto approvado pelos decretos 13.313 e 14.530, respectivamente de 4 de dezembro de 1918 e 11 de dezembro de 1920, levando-se a despesa á conta de capital, a que se refere a letra *c* do § 1° da clausula 78 do contracto de consolidação;

5.° Construcção de um desvio na estação de Campo do Tenente, cujo projecto e respectivo orçamento, na importancia de 30:290$146, foi approvado pelo decreto n. 15.460, de 30 de abril de 1922, levando-se a despesa á conta das taxas addicionaes;

6.° Augmento dos desvios existentes na estação da Lapa. Ainda não foi organizado o projecto;

7.° Assentamento de um girador na estação de Nova Restinga. Ainda não foi organizado o projecto;

8.° Mudança do girador existente na parada de Banhado, para a estação de Araucaria. O projecto já foi approvado pelo Governo. Além dessas obras, julgo de necessidade melhorar as officinas de Curityba, conforme o plano apresentado por este districto, em officio n. 199, de 29 de dezembro do anno findo.

Linha S. Francisco

«Melhoramentos propostos pela companhia:

1.° Reforçamento da columnata da ponte gyratoria sobre o Linguado (kilometro 18).

Em estudos:

2°. Lastramento com cascalho de rio, do trecho de Hansa a S. Francisco.
A companhia foi autorizada, pelo decreto n. 15.995, de 31 de março ultimo, a executar esse serviço por conta do custeio.
3°. Lastramento com pedras britadas, entre Rio Vermelho e Porto União. Este serviço é um dos previstos na letra *b* da condição quinta da portaria de 21 de janeiro de 1921.
O orçamento, na importancia de 200:755$500, foi remettido á Inspectoria com o officio n. 183, de 7 de dezembro de 1921.
4°. Reforçamento de pontes.
Os projectos e respectivos orçamentos, na importancias de 351:551$640, foram remettidos á Inspectoria com o officio n. 18 de 6 de fevereiro de 1922.

« Além dos melhoramentos propostos pela Companhia, julgo de necessidade mais os seguintes:

1°. Substituição dos trilhos de 22,5 kilos, existentes entre S. Francisco e Retorcida, por outros de 30 kilos.
O projecto e respectivo orçamento, na importancia de 2.086:031$969, foi remettido á Inspectoria com o officio n. 164, de 3 de novembro de 1921
2°. Modificação da esplanada da estação de S. Francisco. Pelos avisos numeros 266/V2 e 743, respectivamente, de 22 de dezembro de 1917 e 15 de dezembro de 1920, foram approvados os orçamentos para a execução das obras necessarias na esplanada da estação de S. Francisco, na importancia de 156:739$090, devendo as despesas correr por conta do custeio. ;
3°. Construcção de armazem nas estações de Paraty e Bananal. Estes serviços foram previstos entre os melhoramentos relacionados na letra *b* da condição quinta da portaria de 21 de janeiro de 1921. Com o officio n. 150, de 18 de outubro de 1922, foi encaminhado o projecto e respectivo orçamento, na importancia de 78:685$334, para construcção de um armazem e um desvio na estação de Bananal!
4°. Mudança das officinas de S. Francisco para Mafra. Este serviço está previsto entre os de que cogita a letra *b* da condição quinta da portaria de 21 de janeiro de 1921, assim como a installação de uma nova officina e acquisição de machinismos para attender ao desenvolvimento do trafego.
Além dos melhoramentos indicados, julgo de necessidade que, entre as estações de Hansa e Porto União, sejam concluidas as obras previstas nos estudos approvados, correndo as despesas por conta da construcção.

Linha Itararé-Uruguay

«A companhia propõe os seguintes melhoramentos:

1°. Substituição de trilhos entre Ponta Grossa e Itararé. Orçamento enviado á Inspectoria com o officio n. 140, de 5 de outubro de 1921.
2°. Reconstrucção de segundo pilar da ponte do Tibagy, kilometro 15-Sul. Ainda não foi organizado o projecto.
3°. Lastramento com pedras britadas, nas partes mais fracas da linha. O projecto e respectivo orçamento, na importancia de 540:626$080, foi approvado pelo aviso n. 1[illegible]7/V2, de 28 de junho de 1919, e aviso n. 743, de 15 de dezembro de 1920.
4°. Reforçamento de pontes. Remettido á Inspectoria com o officio n. 187, de 27 de novembro de 1922.
5°. Augmento para 1.600 do numero de dormentes por kilometros, entre Itararé e Ponta Grossa. O projecto e respectivo orçamento, na importancia de 1.594:443$948, foi approvado pelo aviso n. 271, de 27 de dezembro de 1917, e aviso n. 743, de 15 de dezembro de 1920.
6°. Reconstrucção da ponte sobre o rio Itararé ou modificação do traçado, supprimindo a ponte. Em estudos.

«Além dos melhoramentos propostos pela companhia, julgo de necessidade, mais os seguintes:

1°. Desvios, com postos telegraphicos, entre:

Jaguariahyva e Julio de Castilhos, kilometro 139-Norte. O projecto e respectivo orçamento, na importancia de 19:973$570, foi approvado pelo aviso n. 117/V2, de 17 de junho de 1919, sendo o orçamento augmentado para 37:192$169, em virtude do aviso n. 13/E/3, de 21 de janeiro de 1921. As despesas devem correr por conta do custeio.

Pirahy e Caxambú, kilometro 86,195-Norte. O projecto e orçamento, na importancia de 38:538$111, foi approvado pelo decreto n. 15.130, de 22 de novembro de 1921, levando-se as despesas á conta das taxas addicionaes.

Pitanguy e Ponta Grossa, kilometro 7, 07-Norte. O projecto e respectivo orçamento, na importancia de 39:592$735, foi approvado pelo decreto n. 15.096, de 5 de abril de 1921, correndo as despesas por conta das taxas addicionaes.

Officinas em Jaboticabal, kilometro 15,079-Sul. O projecto e respectivo orçamento, na importancia de 49:784$031, foi approvado pelo decreto n. 15.130, de 22 de novembro de 1921, correndo as despesas por conta das taxas addicionaes.

Roxoroiz e Marechal Mallet, kilometro 168,150-Sul. O projecto e respectivo orçamento, na importancia de 19:440$577, foi approvado pelo aviso n. 177, de 17 de junho de 1919, e mais o augmento de 16:328$245, approvado pelo aviso numero 13/E/3, de 21 de janeiro de 1921. As despesas devem ser levadas á conta de custeio.

Rio Caçador e Rio das Antas, kilomero 409,955-Sul. Approvado pelo decreto n. 15.318, de 23 de janeiro de 1922.

Rio das Antas e Perdizes, kilometro 442,323-Sul. Approvado pelo decreto n. 15.158, de 6 de dezembro de 1921.

Rio Bonito e Herval, kilometro 511,486-Sul Approvado pelo decreto n. 15.318 de 23 de janeiro de 1922.

Herval e Rio Campinzal, kilometro 502,095-Sul. Approvado pelo decreto n. 15.476, de 10 de maio de 1922.

Rio Capinzal e Rio do Peixe, kilometro 590,485-Sul. O projecto foi enviado á Inspectoria com o officio n. 177, de 13 de novembro de 1922.

2°. Mudança do girador do kilometro 76-Sul para a estação de Fernandes Pinheiro. Ainda não estudado.

3°. Construcção de mais uma linha na estação de officinas e de um edificio apropriado para estação. Ainda não estudado.

4°. Melhoramentos nas estações de Jaguariahyva, Pirahy, Teixeira Soares, Iraty, Marechal Mallet, sendo que os desta ultima foram approvados pelos avisos ns. 175/V2 e 13/E/3, respectivamente, de 16 de agosto de 1918 e 21 de janeiro de 1921.

5°. Assentamento de mais uma linha telegraphica. Ainda não foi organizado o orçamento.

6°. Melhoramentos nos depositos de machinas em Jaguariahyva e Itararé. Anda não estudados.

7°. Construcção de um deposito de machinas em Porto União, igual ao de Ponta Grossa. Ainda não foi organizado o orçamento.

«Além dos melhoramentos indicados, seria de grande vantagem a modificação do traçado do ramal do Rio Negro, de conformidade com os estudos approvados pelo decreto n. 10.205, de 30 de abril de 1913, importando as despezas em rèis 6.558:982$167.

«O Ramal do Rio Negro constitue hoje uma linha de ligação entre as estradas do Paraná e S. Francisco e as condições technicas actuaes são muito onerosas para o grande trafego existente.

«A construcção da nova linha de conformidade com os estudos approvados viria reduzir de 17^{km},813 a distancia de Serrinha a Rio Negro, fazendo ao mesmo tempo desapparecer as rampas de 3 °/₀ e as curvas de 100 metros de raio.

«Caso pois, dado o vulto das despesas, não seja possivel realizar a modificação de todo o traçado, seria de grande conveniencia a modificação ao menos até a estação da Lapa».

Depois das precedentes considerações de ordem geral concernentes a toda a Rêde, trataremos neste capitulo apenas da Estrada de Ferro do Paraná e da linha de Barra Bonita e Rio do Peixe.

As demais linhas a cargo da Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande serão consideradas no capitulo correspondente ás estradas de ferro de concessão federal.

Estrada de Ferro do Paraná

EXTENSÃO EM TRAFEGO:

	Klms.
Linha de Paranaguá a Curityba	110,387
» de Curityba a Ponta Grossa	190,989
Ramal de Morretes a Antonina	16,995
» de Serrinha a Rio Negro	88,630
	407,001

Resultados financeiros dos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita	7.297:239$026	7.557:149$879	8.585:165$665
Despesa do custeio	3.585:221$461	4.311:827$574	4.985:231$599
Saldo	3.712:017$565	3.245:322$305	3.599:934$066
Coefficiente de trafego	49,13	57,06	58,07
Despesa total	6.283:840$974	7.140:402$513	8.327:814$431

Na despesa total estão incluidas as seguintes verbas, além das do custeio:

Quota de arrendamento	2.648:619$513	2.778:574$939	3.292:582$832
» » fiscalização	50:000$000	50:000$000	50:000$000

A receita e a despesa do custeio no anno de 1922 apresentam augmento, respectivamente, de 1.028:015$786 e de 673:404$025, em relação ao anno anterior, donde o accrescimo, na renda liquida, de 354:611$761, em 1922.

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros	1.006:493$640	1.045:274$384	1.117:596$180
Bagagens e encommendas	313:588$740	314:201$797	314:128$420
Animaes	28:298$140	41:091$367	43:699$780
Mercadorias	5.648:768$630	5.858:259$686	6.675:957$730
Carros	1:443$670	871$593	1:081$700
Telegrammas	8:092$020	11:507$830	13:062$898
Aluguel de vehiculos	100:425$000	100:780$000	207:782$999
Diversas e eventuaes	190:129$186	185:163$222	211:855$958
Totaes	7.297:239$026	7.557:149$879	8.585:165$665

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração geral	324:473$493	435:652$067	452:144$150
» central	71:633$910	67:216$362	41:597$228
Trafego	866:373$589	987:126$828	1.090:553$983
Locomoção	1.499:800$382	1.898:094$746	2.077:762$176
Via permanente	822:940$087	923:737$571	1.323:174$062
Total do custeio	3.585:221$461	4.311:827$574	4.985:231$599
Quota de arrendamento	2.648:619$513	2.778:574$939	3.292:582$832
» » fiscalização	50:000$000	50:000$000	50:000$000
Despesa total	6.283:840$974	7.140:402$513	8.327:814$431

A quota de arrendamento referente ao anno de 1922 (3.293:582$832) corresponde á quota fixa de 2.500:000$000, mais 50% do excesso sobre a receita de 7.000:000$000 ou mais 792:582$832.

O reforço de caução relativo ao dito anno, a que se refere a clausula 63 do contracto de consolidação, corresponde á importancia de 85:851$657, ou 1% do total da receita.

Os depositos feitos a titulo de caução, desde o inicio do arrendamento, attingem á importancia de 1.105:474$534.

TRAFEGO

Em 1922 circularam 14.566 trens, que percorreram 972.210 kilometros, a saber:

Trens	Numero	Percurso
De passageiros	1.536	191.334
Mixtos	2.729	135.825
De cargas	8.740	527.662
De lastro e outros não retribuidos	1.561	117.389
Totaes	14.566	972.210

Transportes realizados durante o anno:

Passageiros:

1ª classe	87.684	8.479.501
2ª »	192.953	12.127.954
Total	280.637	20.607.455

Animaes (numero)	13.819
Bagagens e encommendas (toneladas)	4.847,304
Mercadorias (idem)	405.608,919
Telegrammas transmittidos (numero)	6.993

Em relação ao anno de 1921, foram transportados mais 6.159 passageiros de 1ª classe e 19.296 de segunda, correspondentes, respectivamente, a mais 708.067 e 898.448 passageiros-kilometro.

Quanto aos animaes, houve um decrescimo de 2.742 cabeças. O mesmo se observa quanto ás bagagens e encommendas, em que houve uma reducção de 29t,843 em 1922.

As mercadorias transportadas nesse ultimo anno apresentam um augmento de 44.704 toneladas em relação a 1921, do qual resultou um accrescimo de 817:908$151 na renda.

Continuaram em vigor os horarios adoptados em 1915, com a modificação introduzida pela portaria de 16 de abril de 1920.

A titulo de experiencia foi estabelecido um trem mixto diario entre Paranaguá e Curityba, o qual começou a trafegar em outubro de 1922.

Imposto de transporte — Foi arrecadada a importancia total de 186:676$900, tendo sido recolhida aos cofres publicos a de 179:209$824, em consequencia do desconto de 4% em favor da companhia.

Taxa de viação — Rendeu a quantia de 186:038$500, tendo sido recolhida ao Juizo Federal a de 178:596$960, em consequencia do desconto de 4% que cabe á companhia.

Taxas addicionaes — Creadas pela portaria de 12 de abril de 1920, modificada pela de 21 de janeiro de 1921, produziram, em 1922, nesta estrada, a importancia de 1.009:533$070, sendo recolhida á agencia do Banco do Brasil, em Curityba, a quantia de 739:366$850; ficando em poder da companhia a de 270:166$220, correspondente a 70% das taxas arrecadadas no periodo de setembro a dezembro, conforme determina a portaria de 5 de setembro de 1922.

Durante o anno foram despendidos 682:421$911, por conta destas taxas, nas seguintes obras e melhoramentos :

Nova estação de Antonina (decretos ns. 14.834, de 27 de maio de 1921, 15.858, de 25 de novembro de 1922 e 16.044, de 22 de maio de 1923)	82:460$716
Nova estação de Paranaguá (decretos ns. 14.835, de 27 de maio de 1921 e 15.733, de 15 de outubro de 1922)	51:725$252
Substituição de trilhos entre Capivary Velho e Rio Negro (autorização desta inspectoria em officio de 17 de outubro de 1922)	66:806$520
Augmento do armazem de Paranaguá (decreto numero 14.840, de 28 de maio de 1921) . . .	10:768$691
Supprimento ao orçamento da nova estação de Paranaguá (decreto n. 15.078, de 28 de outubro de 1921)	26:773$462
Muro de arrimo em Curityba (decreto n. 15.033, de 4 de outubro de 1921)	5:296$198
Modificação da explanada da estação de Antonina (decretos ns. 15.131, de 23 de novembro de 1921 e 16.044, de 25 de maio de 1923) . . .	132:594$003
Augmento do numero de dormentes entre Paranaguá e Balsa-Nova (decreto n. 15.167, de 10 de dezembro de 1921)	151$193
Augmento do numero de dormentes entre Nova Restinga e Ponta Grossa (decreto n. 15.168, de 10 de dezembro de 1921)	151$193
Desvio na estação de Campo do Tenente (decreto n. 15.460, de 12 de maio de 1922)	56$667
Acquisição de duas locomotivas (decreto n. 15.319, de 23 de janeiro de 1922)	300:000$000
Despesas com pessoal, de accôrdo com o aviso n. 132/E/3, de 9 de setembro de 1921) . . .	5:638$016
	682:421$911

Dos serviços acima ficaram concluidos em 1922 a nova estação de Paranaguá, o augmento do armazem da mesma estação e o muro de arrimo na explanada da estação de Curityba.

Até 31 de dezembro de 1922 attingiu a 2.245:564$004, nesta estrada, a importancia arrecadada das taxas addicionaes.

LOCOMOÇÃO

Effectivo do moterial de transporte existente em 31 de dezembro de 1922 :

Locomotivas	40
Carros de administração	4
» » passageiros de 1ª classe	6
» » » » 2ª classe	10
« mixtos de passageiros.	8
Vagões de correios e bagagens	4
» » bagagens e animaes	3
» » mercadorias, fechados	338
Vagões-plataformas	435

Sendo insufficiente esse material, ficou resolvido, pela portaria de 21 de janeiro de 1921, a acquisição do seguinte:

3 locomotivas typo *Mikado* (já adquiridas duas) ;
6 carros de passageiros de 1ª classe ;

6 carros de passageiros de 2ª classe;
4 » dormitorios;
4 vagões de bagagens;
25 » cobertos, de 28 toneladas;
25 » de bordas altas.

Officinas — Pela citada portaria de 21 de janeiro de 1921 foram previstos os melhoramentos das installações e o augmento de machinismos de que necessitam as officinas, para attender, principalmente, ao serviço de grandes reparações e montagem de locomotivas.

Durante o anno de 1922 esse departamento da locomoção effectuou trabalhos no valor de 681:473$023.

VIA PERMANENTE

Conservação ordinaria da linha — Embora seja a estrada de ferro do Paraná a mais bem conservada das que constituem a rêde de viação Paraná-Santa Catharina, sua conservação não tem sido tão esmerada quanto se poderia desejar.

As difficuldades financeiras em que se tem encontrado a companhia para executar os melhoramentos exigidos na clausula 67 do contracto de consolidação, e a necessidade de melhorar os serviços do trafego, levaram o Governo a adoptar as medidas consignadas na mencionada portaria de 21 de janeiro de 1921.

Por conta das taxas addicionaes creadas por essa portaria foram tambem projectados diversos melhoramentos na linha, tendo sido já executada, em parte, a mudança de trilhos no trecho de Capivary Velho a Rio Negro e estando em execução diversas outras.

Além do serviço de pintura nas pontes e edificios, fizeram-se mais os seguintes, por conta do custeio:

Lastro ordinario (metros cubicos)	29.370
Nivelamento (metro linear)	182.671
Repregação (idem)	145.604
Aberturas de valletas (idem	611
Desobstrucção de valletas (idem)	181.987
Capina (metros quadrados)	1.663.338
Roçada (idem)	513.370

Substituição de materiaes:

Trilhos (metros).	19.619
Dormentes especiaes.	497
» communs	76.063
Longarinas.	12
Chapas de juncção	292
Grampos	1.000
Parafusos	15.353
Tirafundos.	86.925
Postes telegraphicos	81

Linha de Barra Bonita e Rio do Peixe

A construcção e respectivo arrendamento desta linha, autorizada pelo decreto n. 12.479, de 23 de maio de 1917, foi objecto do contracto de 23 do mez seguinte, celebrado com a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.

Partindo do kilometro 70,241 do ramal do Paranapanema (estação de Wenceslau Braz), vai ter ás jazidas de carvão de pedra existentes nas cabeceiras do ribeirão Barra Bonita e valle do Rio do Peixe.

Os estudos approvados parcelladamente comprehendem 121^{km},625, com o orçamento total de 10.069:664$744.

Os serviços de construcção foram iniciados em janeiro de 1918. Em 20 de abril de 1922 foi inaugurado o primeiro trecho desta linha, comprehendido entre as estações de Wenceslau Braz e de Thomazina, com a extensão de 30^{km},699.

Os resultados do trafego no periodo de 20 de abril a 31 de dezembro foram os seguintes:

Receita	29:593$521
Despesa	77:524$114
Deficit	47:930$593
Coefficiente de trafego	261,96

Discriminação da receita:

Passageiros	10:958$110
Bagagens e encommendas	1:713$410
Animaes	3:747$130
Mercadorias	9:134$310
Telegrammas	2:758$453
Diversas e eventuaes	1:282$108
Total	29:593$521

Discriminação da despesa:

Administração	97$294
Trafego	17:234$735
Locomoção	29:311$407
Via permanente	30:880$678
Total	77:524$114

TRAFEGO

Circularam, no periodo em trafego, 494 trens que percorreram 14.775 kilometros, a saber:

Trens	Numero	Percurso
De passageiros	2	61
Mixtos	218	61
De cargas	130	3.993
De lastro e outros não remunerados	144	4.028
Totaes	494	14.775

Os transportes realizados constaram do seguinte:

Passageiros		
1ª classe	2.384	70.295
2ª »	4.027	112.208
Total	6.411	182.503
Animaes	9.906	300.917
Bagagens e encommendas (toneladas)		71.650
Mercadorias		2.919,718

As mercadorias transportadas assim se discriminam:

	Toneladas
Madeiras	1.375,099
Assucar	164,964
Sal	140,467
Farinha de trigo	107,529
Cerveja	92,441
Milho	87,307

	Toneladas
Tijolos e telhas	77,000
Café	53,684
Feijão	53,053
Ferragens	47,686
Arroz	46,502
Fumo	45 895
Aguardente	40,036
Kerosene	36 259
Tecidos do paiz	26,625
Cal	20,259
Xarque	17,477
Vinho nacional	17,338
Algodão	15 857
Arame farpado	15,118
Batatas	14 429
Diversas	424,692
	2.919,718

Foram transmittidos 2.055 telegrammas com 27.557 palavras.

Horarios — De 20 de abril a 1 de setembro vigoraram os horarios approvados por portaria de 11 de abril de 1922. De 2 de setembro em diante foram adoptados os approvados por portaria de 14 de agosto do mesmo anno.

Imposto de transporte — Rendeu a importancia de 3:055$750, sendo recolhido aos cofres publicos a de 2:933$520, em consequencia da deducção de 4 °/₀ em favor da Companhia.

Taxa de viação — Produziu a quantia de 2:297$200, tendo sido depositada no Juizo Federal a de 2:205$312, deduzida a importancia que cabe á Companhia.

Taxas addicionaes — Produziram a importancia de 3:621$810, tendo ficado em poder da Companhia a de 1:321$010, em virtude da condição 2ª, estabelecida pela portaria de 5 de setembro de 1922.

LOCOMOÇÃO

Para o trafego desta linha foi adquirido o seguinte material de transporte, o qual em 31 de dezembro estava em circulação :

3 locomotivas Ten-Wheel.
1 carro de passageiros de 1ª classe.
1 » » » » 2ª classe.
1 vagão de correio e bagagem.
6 vagões cobertos para mercadorias.
12 gaiolas para animaes.
18 plataformas de aço.

A montagem e reparação deste material foram effectuadas nas officinas da linha de Itararé-Uruguay e da Estrada de Ferro do Paraná, tendo as despesas montado a 7:278$972.

VIA PERMANENTE

Os serviços de conservação da linha, executados desde a data de sua inauguração até 31 de dezembro, foram os seguintes :

Lastro ordinario (metros cubicos)	522
Nivelamento (metro linear)	13.267
Repregação (idem)	5.317
Abertura de valletas (idem)	256
Desobstrucção de valletas (idem)	5.816
Capina (metros quadrados)	56.008
Roçada (idem)	10.112
Dormentes substituidos	454
Parafusos »	60
Tirafundos »	2.138

CONSTRUCÇÃO

O projecto primitivo desta linha comprehendia um sub-ramal de 17^{km},852, a partir do 51^{km},480 da linha do Rio do Peixe, até attingir ás jazidas de carvão de Barra Bonita. Estudos posteriores determinaram a suppressão do sub-ramal e consequente modificação do ramal, passando Barra Bonita a ser por elle directamente attingida, com um encurtamento de cerca de 30 kilometros sobre o primeiro traçado.

Por aviso n. 80, de 21 de julho de 1922, foram approvadas as modificações propostas por esta Inspectoria nas condições technicas do projecto, a partir do kilometro 81, resultando uma economia approximada de 1.000 contos de réis.

Ao findar o anno, além do trecho aberto ao trafego, existiam mais 8^{km},069 com trilhos assentados, 11 kilometros com o leito prompto e 41 kilometros com o movimento de terras atacado.

O material excavado elevou-se a 337.842^{m^3},705, sendo:

Terra (metros cubicos)	95.968,605
Molledo (idem).	19.680,193
Schisto (idem)	104.970,190
Pedra solta (idem)	62.073,572
Rocha (idem)	55.150,145

Ficaram terminados os trabalhos da ponte de 100 metros de vão sobre o rio das Cinzas e em andamento os das pontes de 15 metros e 30 metros sobre os rios Campinas e Pinhalão.

As obras d'arte correntes construidas constaram de: 36 boeiros abertos; 38 boeiros capeados simples, um boeiro em arco, quatro passagens de nivel e quatro drenos.

Foram concluidas as estações de Thomazina (3ª classe) e Cerradinho (typo parada); o armazem de mercadorias daquella estação, uma casa para mestre de linha e tres grupos de casas de turma de conservação.

O assentamento da linha abrangeu a extensão de 8^{km},069, além de Thomazina, tendo sido empregados trilhos retirados do ramal de Restinga Secca a Porto Amazonas.

Do kilometro 41 em diante devem ser empregados trilhos novos, que estão desembarcando em Paranaguá.

A importancia despendida em 1922 foi de 2.609:568$922, assim discriminada:

Estudos definitivos e locação	42:367$732
Trabalhos preparatorios	77:431$457
Excavação e terraplenagem, com transporte. .	1.746:749$023
Obras d'arte correntes e especiaes.	426:144$716
Edificios e dependencias	102:066$785
Via permanente.	174:175$243
Desapropriações	40:633$966
	2.609:568$922

As despesas realizadas desde o inicio elevaram-se a 7.654:676$394, sendo:

Exploração e projecto.	229:641$497
Trabalhos preparatorios	191:793$053
Terraplenagem com transporte	4.655:317$908
Obras d'arte correntes e especiaes.	1.774:019$195
Edificios	184:888$657
Via permanente.	578:382$118
Desapropriações	40:633$966
	7.654:676$394

9ª — Estrada de Ferro de Santa Catharina

(SANTA CATHARINA)

Autorizado pelo decreto n. 15.152, de 2 de dezembro de 1921, foi celebrado aos 31 dias do citado mez e anno o contracto de arrendamento e de construcção desta estrada com o Estado de Santa Catharina.

O contracto tem por fim:

a) o arrendamento da Estrada, na parte em trafego entre Blumenau e Hansa, com 69km,700, e mais a secção de navegação fluvial, entre Itajahy e Blumenau;

b) a construcção do prolongamento da Estrada até a barra do rio Trombudo, na extensão de 35 kilometros, de accôrdo com os estudos approvados pelo decreto n. 10.818, de 18 de março de 1914.

O Governo Federal reserva-se o direito, quando julgar opportuno, e mediante termos especiaes, de contractar com o Estado de Santa Catharina as construcções dos prolongamentos da barra do rio Trombudo até a estação do Trombudo e de Blumenau a Itajahy.

O prazo do arrendamento é de 30 annos, prazo esse que poderá ser prorogado mediante accôrdo entre os dois governos contractantes.

O preço do arrendamento consistirá na contribuição de 50 °/₀ da renda liquida, cabendo igual importancia, de 50 °/₀, ao Estado arrendatario.

A Estrada foi occupada pelo Estado de Santa Catharina no dia 1º de outubro de 1922.

Sobre os resultados do trafego no dito anno veja-se o capitulo — *Estradas directamente subordinadas á Inspectoria.*

10ª — Estrada de Ferro D. Thereza Christina e Ramaes

(SANTA CATHARINA)

Nos termos do contracto de consolidação de 9 de outubro de 1918 (decreto n. 13.192, de 11 de setembro de 1918), a Companhia Brasileira Carbonifera de Araranguá é arrendataria desta estrada e empreiteira da construcção dos ramaes de Tubarão a Araranguá e Urussanga, que, quando construidos, serão incorporados ao arrendamento da primeira; e, bem assim, concessionaria da Estrada de Ferro de S. Francisco a Porto Alegre.

Posteriormente, a construcção do ramal de Urussanga (decreto n. 13.627, de 28 de maio de 1919) foi affecta á Companhia Carbonifera de Urussanga, sendo assignado o termo de accôrdo em 27 de junho de 1919.

EXTENSÃO EM TRAFEGO

	Kms.
Imbituba a Lauro Müller	111,040
Ramal de Laguna	7,056
Total	118,096

Resultado financeiro do anno de 1922, sujeito ainda a correcções:

Receita	687:178$761
Despesa	683:786$031
Saldo	3:392$730
Coefficiente de trafego	99,51

Na receita está incluida, a titulo de renda eventual, a importancia de 76:725$200, arrecadada no trafego provisorio do ramal de Tubarão a Araranguá, de conformidade com os actos desta Inspectoria, de 17 de fevereiro e 20 de junho de 1919.

Na despesa estão incluidas as seguintes verbas:

Obras e melhoramentos	80:552$754
Serviço agricola e commercial.	3:136$357
Quota de fiscalização (inclusive juros de móra). .	18:687$944

O balanço definitivo do anno de 1921, approvado pelo aviso n. 135, de 3 de julho de 1922, foi o seguinte:

Receita	560:175$486
Despesa.	673:318$572
Deficit.	113:143$086

Estão incluidas na receita a renda do ramal de Araranguá, na importancia de 84:632$560, e na despesa as quantias de 68:739$344, despendida em obras e melhoramentos, e 18:000$ correspondentes á quota annual de fiscalização.

Discriminação da receita comparada com a do anno anterior:

Designação	Anno de 1922	Anno de 1921
Passageiros	117:482$800	108:192$100
Bagagens e encommendas	21:832$900	21:326$760
Animaes	7:896$100	5:714$000
Mercadorias	358:523$300	263:233$760
Carros	382$100	202$340
Telegrammas	9:790$071	8:844$396
Armazenagens.	353$800	118$600
Diversas e eventuaes	170:917$190	152:543$530
Totaes	687:178$761	560:175$486

Da applicação das novas bases de tarifas (portarias de 17 de novembro de 1920 e 12 de janeiro de 1921) resultou um accrescimo de renda de 152:924$690.

No anno de 1921 o augmento fôra de 136:460$020, pela mesma causa.

A administração da estrada arrecadou, durante o anno, as importancias de 14:961$700 e 23:961$950, correspondentes ao imposto de transito e taxa de viação, as quaes foram regularmente recolhidas á Mesa de Rendas Federaes, depois de deduzidas as respectivas commissões.

Discriminação da despesa comparada com a do anno anterior:

Designação	Anno de 1922			Anno de 1921		
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
Administração	61:970$300	20:042$538	82:012$838	60:226$190	7:919$620	68:145$810
Trafego	83:173$530	14:763$103	97:936$933	82:208$020	17:563$777	99:771$797
Locomoção e officina . .	92:753$930	139:147$185	231:904$165	108:614$450	138:421$675	247:036$125
Via permanente. . . .	91:530$470	77:994$120	169:554$690	120:018$750	50:080$373	170:109$123
Obras e melhoramentos .	12:838$650	67:714$104	80:552$754	15:973$550	52:765$791	68:739$344
Serviço agricola e commercial	2:462$620	673$737	3:136$357	1:393$800	26$538	1:426$338
Quota de fiscalização . .	18:637$944	—	18:637$944	18:000$000	—	18:000$000
	363:450$294	320:335$737	683:786$031	406:540$760	266:777$812	673:318$572

A companhia recolheu aos cofres publicos a importancia de 18:687$944, correspondente á quota de fiscalização, accrescida do juro de móra.

Tendo a renda bruta se elevado a 687:178$761, a quota de arrendamento, em obediencia á lettra *a* da clausula 3ª do contracto em vigor, deverá attingir á importancia de 17:179$469, salvo correcção por occasião da tomada de contas.

TRAFEGO

Durante o anno a linha foi percorrida por 1.440 trens que realizaram um percurso total de 162.834 kilometros, contra 1.438 trens, em 1921, que percorreram 151.978 kilometros, assim distribuidos:

TRENS	ANNO DE 1922		ANNO DE 1921	
	Numero	Percurso	Numero	Percurso
Passageiros	12	1.038	6	658
Mixtos	621	78.152	670	77.060
Cargas	587	67.919	481	53.667
Lastro e outros não retribuidos	220	15.725	281	20.593
Totaes	1.440	162.834	1.438	151.978

Os vehiculos transportados por estes trens percorreram 1.336.850 kilometros, contra 1.240.418 kilometros no anno anterior e assim se discriminam:

Vehiculos	Percurso	Percurso
Passageiros	197.073	197.511
Correio	12.879	15.909
Bagagens	121.453	125.353
Animaes	154.239	140.434
Mercadorias	797.928	690.737
Lastro e outros	53.278	70.474
Totaes	1.336.850	1.240.418

Os transportes realizados, em comparação com os do anno anterior, foram os seguintes:

Especificações	1922	1921
Passageiros (um)	112.344	101 776
Bagagens e encommendas (toneladas)	805,411	788,510
Animaes (um)	2.672	2.064
Mercadorias (toneladas)	52,272	45,276

Os passageiros ainda se distribuem:

De 1ª classe	7.248	7.467
» 2ª »	105.096	94.309
Das duas classes	112.344	101.776

Transportados a um kilometro:

De 1ª classe	276.769	278.510
» 2ª »	2.384.092	2.193.738
Das duas classes	2.660.861	2.472.248

Toneladas transportadas a um kilometro:

Bagagens e encommendas	26.820
Mercadorias	3.852.005

Toneladas de carvão de pedra transportadas a partir de 1915, com a respectiva renda:

1915	188,400	789$160
1916	256,977	1:097$420
1917	2.730,044	11:451$140
1918	6.536,060	27:515$220
1919	10.487,400	26:675$100
1920	38.254,762	109.123$400
1921	20.890,000	71:410$200
1922	32.355,930	165:391$000

Horario — Continúa em vigor o horario approvado por portaria de 14 de dezembro de 1920, o qual correspondendo perfeitamente ás necessidades do serviço, é mantido com toda a regularidade e a contento do publico.

Tarifas — Acham-se em vigor as approvadas por portaria de 17 de novembro de 1920, e, bem assim, as instrucções para o serviço de carga e descarga de mercadorias, entre as estações e em paradas e desvios, approvadas por portaria de 12 de janeiro de 1921.

Telegrapho — Os apparelhos em uso são do systema «Siemens Spagnoletti» (de Agulha), com uma manivella manipuladora e acham-se installados em todas as estações.

Não são registradores.

As linhas telegraphicas são duplas de Laguna ao kilometro 85 e simples de Imbituba a Bifurcação e do kilometro 85 a Lauro Müller.

Os postes telegraphicos são de madeira, na maior parte, e num total de 1.447; os isoladores são de louça e em numero de 2.434.

Com o augmento do trafego é conveniente que se proceda á substituição desses apparelhos telegraphicos por outros, registradores, do systema Morse.

Durante o anno foram transmittidos 8.984 telegrammas remunerados, produzindo a importancia de 9:790$071 ; ao mesmo tempo attendeu-se ao trafego mutuo com o Telegrapho Nacional, a que está obrigada a companhia por accôrdo firmado com a Repartição Geral dos Telegraphos.

LOCOMOÇÃO

As locomotivas realizaram um percurso total de 232.400 kilometros, contra 215.464, no anno anterior:

	1922	1921
Em serviço do trafego	205.449	182.329
» » » lastro e outros não remunerados	26.951	33.135
Totaes	232.400	215.464

Material rodante — Além do material de tracção e de transporte que foi alugado á companhia para os serviços de construcção, conforme consta do relatorio do anno de 1921, em 30 de janeiro de 1922, mediante prévia autorização desta Inspectoria, foi lavrado novo termo de cessão (igualmente por aluguel) de uma locomotiva, typo «Consolidation» e 10 vagões de lastro de 20 toneladas, sendo as importancias correspondentes incorporadas na receita da linha em trafego.

COMBUSTIVEIS E LUBRIFICANTES

Locomotivas:

Carvão de pedra nacional (kilogrammas)	358.010	15:323$828
Lenha reduzida a kilos (idem)	2.653.497	43:108$179
Graxa (idem)	5	6$499
Oleo (litros)	4.981	6:580$533
Estopa (kilogrammas)	824	1:040$009

Vehiculos:

Oleo (litros)	1.404	1:667$228
Estopa (kilogrammas)	216	274$830

Officinas — As officinas, no kilometro 54,550, em Tubarão, si bem que soffrivelmente installadas para attender aos serviços de reparação do material da estrada, necessitam ser ampliadas, mediante acquisição de novas machinas operatrizes, principalmente, plainas e tornos.

VIA PERMANENTE

O estado geral das linhas tem melhorado muito pela intensidade que se deu aos trabalhos de substituição de dormentes, lastramento, repregação e substituição de trilhos e outros.

A companhia tem em deposito, em estado de aproveitamento, cerca de 6.800 trilhos, num comprimento total de 54.400 metros; material esse fornecido pelo Governo do retirado da Estrada de Ferro do Paraná, e que está sendo empregado nos trechos da linha em trafego que necessitam prompta substituição.

No decurso do anno foram executados os seguintes trabalhos:

Lastramento da linha com terra (metros cubicos)	3.972
» » » » pedra (idem)	160
Nivelamento e levantamento da linha (metro linear)	104.667
Capina e roçada (metros quadrados)	407.329
Valletas de esgoto de aguas pluviaes (metro linear)	27.306
Banquetas (reconstrucção) (idem)	10.631
Repregações da linha (idem)	47.177
Reaperto de parafusos (idem)	21.738
Substituição de dormentes communs (idem)	31.392
» » » de pontes (idem)	584
» » » especiaes (desvios) (idem)	43
» » trilhos (idem)	1.477
» » talas de juncção (idem)	2.585
» » parafusos (idem)	4.856
» » grampos para trilhos (idem)	9.475
» » tirafundos (idem)	2.180
» » fio telegraphico (metros quadrados)	14.741
» » postes telegraphicos (idem)	39
» » braçadeiras para postes (idem)	79
» » isoladores (telegrapho) (idem)	79
» » parafusos para isoladores (idem)	3
Arame para cerca (metro linear)	1.200

De accôrdo com a portaria de 12 de janeiro de 1921, foram concluidos os seguintes serviços, em 1922: a reparação geral das estações de Braço do Norte, de Pedras Grandes, de Palmeiras, de Orleans; a reconstrucção de tres pontilhões (kilometros 61,480; 69,330 e 52,00); a do boeiro em arco do kilometro 41,00; substituição do apoio metallico das vigas no primeiro encontro da ponte das Laranjeiras; construcção da caixa d'agua e poço, inclusive moinho de vento, no kilometro 26,471 (proximidades da estação de Bifurcação) e a substituição extraordinaria de mais 15.000 dormentes.

CONSTRUCÇÃO

RAMAL DE TUBARÃO A ARARANGUÁ

Este ramal em construcção, parte da estação de Tubarão, se prolonga para o sul em direcção á cidade de Araranguá e alcança a estação desse nome depois de um desenvolvimento de 91^{km},850.

Desde seu inicio foram os serviços divididos em dois trechos: o primeiro, de Tubarão até á villa de Cressiuma, com a extensão de 560^{km},550 (decreto n. 12.623, de 22 de agosto de 1917) e o segundo, desse ultimo ponto até á estação de Araranguá, com a extensão de 35^{km},300 (decreto n. 13.075, de 19 de junho de 1918).

1º trecho; (kilometro 0 a 56,550).

No primeiro trecho, não só para facilitar a execução dos trabalhos da construcção como tambem para permittir a exploração das minas de carvão existentes no municipio de Cressiuma, á medida que foram permittindo os serviços de terraplenagem, procedeu-se ao assentamento dos trilhos, os quaes, estendidos sobre leito ainda não concluido, attingiram, em junho de 1919, o ponto terminal.

Durante o anno, nesse trecho, foram despendidos 845:799$232, assim discriminados:

Excavação em terra, molledo, chisto e pedra solta (metros cubicos)	126.654,988	238:452$682
Transporte dos materiaes das excavações (tonelada.kilometros	1.210.050,616	181:507$593
Obras de arte, edificios e dependen ias. . .		221:190$467
Transporte dos materiaes para as obras, por meios ordinarios (metros cubicos)	258.897,657	10:355$905
Transporte dos materiaes para as obras, por trens de serviço (tonelada-kilometros) . .	147.316,008	22:097$401
Lastramento da linha com areia grossa (metros cubicos)	35.837,279	66:307$102
Lastro de pedra (idem)	2.083,200	30:872$923
Cerca de arame (kilometro)	27,560	38:584$000
Montagem, pintura, etc., das pontes metallicas .		11.502$400
Concerto de vigas		2:269$630
Desmontagem e transporte de vigas metallicas		22:659$129
		845:799$232

Os 126.654^{m3},988 de material excavado foram empregados em alguns aterros que necessitavam de alargamento e outros que não tinham attingido o *grade*.

O trecho comprehendido entre as estações de Jaguaruna e Cressiuma (kilometro 16,000 ao 56,550) ficou terminado. O aterro do banhado de Congonhas (kilometro 7,200 ao 11,140) attingiu a uma altura média de 1,00. Entre os kilometros 0 e 7 completou-se o alargamento da plataforma e iniciou-se o lastramento da linha.

Dentre as obras de arte, ficaram concluidas as pontes dos kilometros 22,147, 33,249,36, 600 e 36,780; tres boeiros abertos e uma valleta empedrada em aguaruna.

Foram feitos os empedramentos de tres cortes, cujos projectos foram approvados pelo decreto n. 15.439 e aviso n. 124, respectivamente, de 11 de abril e 12 de setembro de 1922.

Foram iniciadas e concluidas as estações de 4ª classe dos kilometros 7 e 47, bem como as respectivas casas de agentes.

A linha, com excepção das explanadas, já se acha toda cercada, tendo sido durante o anno executados 27^{km},560 de cerca.

A portaria de 19 de dezembro de 1922 approvou o horario para vigorar provisoriamente neste trecho, tendo a 1 de janeiro de 1923 corrido o primeiro trem de passageiros.

No trecho de Cressiuma a Araranguá (kilometro 56.550 a 91.850) acha-se a linha toda prompta para receber trilhos, já tendo sido feito o assentamento em quatro kilometros.

Foram feitos 19^{km},840 de cerca.

Ficaram construidos: a estação de Sangão, uma ponte de 10 metros, cinco pontilhões, cinco boeiros abertos e sete boeiros capeados; foram iniciadas as construcções de mais dois pontilhões.

Em todos os serviços foram gastos em 1922, nesse trecho, 317:210$142, assim distribuidos:

Excavação em terra, molledo, chisto e pedra solta (metros cubicos)	33.999,668	42:584$134
Transporte dos materiaes das excavações, por meios ordinarios (idem)	371.464,455	10:401$004
Transporte dos materiaes das excavações, por trens de serviço (idem)	1.365,920	204$888
Obras de arte, edificios e dependencias . . .	—	181:936$587
Transporte de materiaes para as obras de arte, por meios ordinarios (idem)	1.309.109,062	52:368$561
Transporte de materiaes para as obras, por trens de serviço (idem)	12.926,460	1:938$968
Cerca de arame (kilometros)	19,840	27:776$000
		317:210$142

Assim a despeza com os trabalhos realizados, durante o anno, nos dois trechos do ramal, elevou-se a 1.178:309$374, distribuidos do modo seguinte:

1º trecho	845:799$232
2º trecho	317:210$142
Desapropriações	15:300$000
Total	1.178:309$374

Desde o inicio a importancia despendida elevou-se a 4.861:397$010.

Ramal de Urússanga

A construcção deste ramal está dividida em dois trechos: o primeiro (decreto n. 13.465, de 12 de fevereiro de 1919) parte do kilometro 34 do ramal de Araranguá, desenvolve-se pela margem direita do valle do rio Urussanga até á confluencia com o rio Caethé, continuando pelo valle desse affluente até á povoação de S. Antonio do Caethé; e o segundo (decreto n. 14.788, de 30 de abril de 1921), conhecido por prolongamento do ramal de Urussanga, parte do kilometro 30 daquelle primeiro trecho e termina com kilometros 2,600, em frente ás minas de carvão que a linha é destinada a servir.

Os trabalhos de construcção do primeiro trecho tiveram inicio em novembro de 1919 e em fins de 1922 a linha estava assentada e nivelada em toda a sua extensão e prompta a receber o lastramento.

Durante o anno foram feitos, a trens de lastro, os aterros correspondentes aos banhados de Urussanga, Cocal e Zaccaroni, sendo, para esse fim, abertos diversos emprestimos.

Dentre as obras de arte ficaram concluidas as seguintes: tres pontes de 10 metros, a ponte do Cocal, tres pontilhões de quatro metros, tres boeiros capeados, desvio e barragem do rio Caethé, um boeiro aberto e um dreno. Algumas dessas obras já vinham em construcção do anno de 1921.

Ficaram quasi terminadas a estação e casa do agente de Urussanga; em construcção adiantada a casa de turma do kilometro 25 e iniciadas a estação e casa de agente em Cocal.

A linha telegraphica está assentada em todo o trecho. Foram executados 19^{km},196 de cerca.

A construcção do 2º trecho foi iniciada em dezembro de 1921, e em dezembro do anno seguinte todos os serviços de terraplenagem, obras de arte e assentamento da via permanente ficaram concluidos.

As obras de arte são em numero de 11, sendo 10 boeiros simples capeados e um pontilhão em arco, de cinco metros de vão, sobre o rio Deserto.

Com a construcção dos dois trechos, em 1922, foram despendidos 962:292$304, assim discriminados:

Ramal de Urussanga	591:499$421
Prolongamento	340:412$883
Desapropriações	30:380$000
	962:292$304

Desde o inicio:

Ramal de Urussanga	2.182:597$141
Polongamento	340:412$883
	2.523:010$024

Por aviso n. 116, de 28 de agosto de 1922, foi autorizada a revisão das folhas de medição, para se applicarem os preços da nova tabella em vigor, desde a data em que a mesma fôra adoptada para a Companhia Brasileira Carbonifera de Araranguá, tendo em vista a revogação do art. 5º do decreto n. 13.627, de 28 de maio de 1919 (decreto n. 15.449 de 25 de abril e termo de accôrdo de 12 de junho de 1922).

Em virtude do decreto n. 15.122 de 18 de novembro de 1921 e termo de accôrdo de 30 de dezembro seguinte, a conclusão desse ramal foi prorogada por mais tres annos, contados de 16 de janeiro do mesmo anno.

Prolongamento da Estrada de Ferro D. Thereza Christina até o estreito fronteiro a Florianopolis

Pela clausula 1ª das que baixaram com o decreto n. 13.583 de 7 de maio de 1919, o prolongamento da Estrada de Ferro D. Thereza Christina até Treviso, objecto da letra *c* da clausula 39 do contracto de consolidação assignado com a Companhia Brasileira Carbonifera de Araranguá, foi substituido pelo prolongamento da mesma estrada, a partir das proximidades de Imbituba até o porto de Massiambú.

Recusados os primeiros estudos, apresentados pela Companhia em 24 de novembro de 1919, procedeu ella a novos trabalhos de reconhecimento e exploração, que foram igualmente submettidos á Fiscalização.

Ambos os traçados se confundem, no trecho inicial, desde o kilometro 6.488 (proximo á parada de Villa Nova) da Estrada de Ferro D. Thereza Christina, até á estaca 490 + 12. Nesse trecho passa o traçado pelo povoado de Merim, contornando a serrinha de Imbituba, junto á lagôa do Merim e percorrendo campos de areia, de pouca vegetação.

A partir de 490 + 12 segue um dos traçados denominado (*linha beira mar*) pelo littoral, e o outro, conhecido por *linha do Interior*, se desenvolve subindo o valle do rio Araçatuba até á garganta do Morro Agudo, que deve ser atravessada, na cóta 53m,60, por um tunnel de 350 metros ; descendo d'ahi pelo valle do rio Paulo Lopes, attinge os campos de Massiambú, com o desenvolvimento de 59k,645.

Foi esta a linha preferida, sendo os respectivos estudos approvados pelo decreto 15.085 de 1º de novembro de 1921, sob a condição de, na locação, serem melhoradas as condições technicas nas proximidades do Morro Agudo. A importancia despendida com esses estudos elevou-se a 42:801$252.

Em dezembro de 1922 foram iniciados os trabalhos de campo de Massiambú ao Estreito, em frente a Florianopolis, sendo explorados 17k,360.

A linha estudada parte da margem esquerda do rio Massiambú, faz o contorno do Morro dos Cavallos e, attingindo a enseada de Brito, prosegue até cerca de 300 metros da margem direita do rio Cubatão.

Offerece boas condições technicas, conservando-se quasi sempre em cota inferior a 10, que só attinge na travessia do Furadinho.

As informações colhidas sobre a extensão e altura das enchentes do rio Cubatão aconselham o estudo de uma variante.

Estrada de Ferro de S. Francisco a Porto Alegre

A Companhia apresentou os estudos dos primeiros 100 kilometros desta estrada, a partir de Ararangua em direcção a Porto Alegre.

O decreto n. 15.599, de 7 de agosto de 1922, prorogou condicionalmente, por um anno (a terminar em 7 de junho de 1923), o prazo fixado para o inicio da construcção.

11ª — Rêde da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul

(RIO GRANDE DO SUL)

De accôrdo com a clausula I do contracto de 18 de abril de 1922, autorizado pelo decreto n. 15.438, de 10 do mesmo mez, ficaram constituindo esta rêde as seguintes linhas em trafego:

	Kilometros
Linha tronco de Porto Alegre a Uruguayana . . .	762.946
Ramal do Rio dos Sinos a Taquara	53,002
» de Montenegro a Caxias	116,592
» » ligação á margem do Taquary	2,108
» » Santa Cruz	30,311
» do Paredão.	3,292
Linha de Santa Maria a Marcellino Ramos. . . .	535,234
» de Cacequy ao Rio Grande.	490,037
Ramal de Sant'Anna do Livramento	158,564
» Pelotas-Fluvial	2,718
» da Costa do Mar.	17,281
Linha Dilermando de Aguiar-Jaguary.	80,706
Ramal de Cruz Alta a Santo Angelo	109,000
» » Carlos Barbosa a Bento Gonçalves . . .	19,300
» » Taquara a Grammado	49,480
Total.	2.430,571

Os ramaes de Carlos Barbosa a Alfredo Chaves (em trafego provisorio de Carlos Barbosa a Bento Gonçalves) e Taquara ao Canella (em trafego provisorio de Taquara a Grammado), de propriedade do Estado do Rio Grande do Sul, estão sendo construidos pelo Governo do dito Estado, tendo sido incorporados á rêde de Viação Ferrea, em 1° de julho de 1922, os trechos em trafego provisorio, em virtude do determinado na referida clausula I.

Os resultados financeiros da rêde nos tres ultimos annos são os seguintes:

	1920	1921	1922
Receita	22·243:452$396	31.758:541$990	35.777:771$020
Despesa do custeio . .	25.207:295$711	32.157:303$220	35.454:712$630
Saldo.	—	—	323:058$390
Deficit	2.963:843$315	398:761$230	—
Coefficiente de trafego .	113,32	101,26	99,10

Nota — Os resultados do anno de 1922 não são definitivos.

Discriminação comparada da receita:

Passageiros.	6.349:124$680	6.576:435$850	7.352:237$240
Bagagens e encommendas	3.397:076$440	1.933:808$800	1.873:489$240
Animaes.	688:191$680	1.423:303$780	1.537:432$970
Vehiculos	26:665$760	37:491$220	21:318$560
Mercadorias	10.384:881$790	20.300:310$680	23.269:689$990
Telegrammas	66:011$400	77:419$930	88:774$940
Armazenagens	56:925$330	90:320$600	91:439$460
Diversas e eventuaes .	1.274:575$316	1.319:448$130	1.543:388$620
Totaes. . . .	22.243:452$396	31.758:541$990	35.777:771$020

Discriminação comparada da despesa:

Administração	1.158:314$349	1.231:876$080	1.572:420$620
Trafego	3.669:772$325	3.790:822$260	4.635:947$550
Locomoção	14.904:949$888	19.156:710$460	18.813:799$950
Via permanente . . .	5.474:259$149	7.977:894$420	10.432:544$510
Total do custeio	25.207:295$711	32.157:303$220	35.454:712$630

Quota de fiscalização — Foi recolhida a quantia de 60:000$, correspondente á quota de fiscalização do anno de 1922.

TRAFEGO

	Numero	Percurso
Trens de passageiros	9.340	1.700.953
» mixtos	5.056	292.293
» de cargas	24.476	2.740.312
» » lastro e outros	10.950	820.196
Totaes	49.822	5.553.754

Numero e percurso dos vehiculos que compuzeram os trens acima:

Carros de passageiros de 1ª classe	25.354	3.908.406
» » » » 2ª »	9.217	1.563.985
» mixtos.	5.413	571.356
» especiaes.	4.643	838.584
Vagões de bagagens e encommendas	16.756	2.418.018
» de animaes	50.700	5.556.811
» » mercadorias.	319.151	25.522.608
Totaes	431.234	40.379.768

Transportes realizados durante o anno de 1922:

	Numero	Percurso
Passageiros	1.345.522	119.400.960

Animaes em trens de carga:

Vaccum.	64.874	19.427.127
Cavallar	9.179	3.670.543
Porcos, carneiros, etc.	39.998	6.208.700
Total	114.051	29.306.370

	Toneladas	Tons.-kilom.
Animaes em trens de passageiros.	2.796.000	374.997
Bagagens e encommendas.	19.714.597	3.179.627
Mercadorias	778.273.902	209.626.750

As mercadorias transportadas assim se discriminam:

	Toneladas	Tons.-kilom
Aguardente	5.161.867	2.407.871
Aguas mineraes	274,089	98.881
Alfafa	11.508,431	2.655.456
Arame farpado	1.476,017	513.279
Arroz	23.199,717	5.064.350
Assucar	19.393,331	7.595.412
Bacalhau	173,979	65.391
Banha e toucinho	16.554,313	4.814.879
Batatas	7.691,172	1.224.676
Café	3.301,970	1.015.542
Cal	7.679,361	1.692.741
Carvão de pedra	27.070,391	828.903
» vegetal	424,855	39.143
Cerveja	6.189,162	1.610.066
Couros curtidos	720,898	134.662
Couros seccos e molhados	21.788,694	6.627.901
Dormentes	382,305	143.537
Farinha de mandioca	15,109,453	3.553.774
» » trigo ou de milho	18.417,687	4.319.692
Fazendas estrangeiras	2.584,128	1.078.972
Feijão	16.377,612	3.781.047
Ferragens	11.802,587	4.010.296
Fructas	3.717,893	810.433
Fumo	6.043,489	1.937.840
Kerosene	8.164,338	3.041.772
Lenha	32.085,178	1.369.146
Machinas diversas	3.454,586	828.375
Madeiras	124.244,006	46.702.943
Matte	13.089,092	5.614.644
Milho	19.045,297	6.087.899
Oleo do paiz	1.468,111	467.645
Pedras	10.689.568	676.283
Queijo	236,424	52.944
Sal	52.724,616	14.152.193
Tecidos do paiz	2.482,437	976.771
Tijolos e telhas	15.331,094	1.109.711
Vehiculos	164,500	36.668
Vinagre	417,710	137.056
Vinho nacional	17.382.155	4.748.637
» estrangeiro	350,722	143.309
Xarque	40.904,451	17.035.065
Diversas	208.996,216	50.420.945
Total	778.273,902	209.626.750

Tarifas — No dia 5 de abril de 1922 entraram em vigor as novas bases de tarifas approvadas, em caracter provisorio, por acto de 22 de fevereiro do mesmo anno.
Em 1 de dezembro foram concedidos abatimentos de 25 °/₀ e de 50 °/₀ para alguns productos de xarqueadas, quando carregados em vagão completo, e de 50 °/₀ para o xarque e para o sal, nas mesmas condições; quanto ao xarque, quando despachado nas estações de Entroncamento a Sant'Anna, com destino directo ao porto do Rio Grande, e quanto ao sal, quando embarcado nas estações de Porto Alegre, Pelotas, Pelotas Fluvial, Maritima e Rio Grande, para qualquer destino.
Em 16 de dezembro foi concedido o abatimento de 50 °/₀ nas passagens de 1ª e 2ª classes, emittidas nas estações de Maritima e Rio Grande para Villa Siqueira e vice-versa, durante a estação balnearia.

Imposto de transporte — Rendeu, durante o anno de 1922, a importancia de 940:427$700, tendo sido recolhido á Delegacia Fiscal, em Porto Alegre, a quantia de 902:810$640, correspondendo a parte restante, 37:617$060, á commissão que cabe á estrada pela arrecadação do dito imposto.

Taxa de viação — Produziu 403:540$, cabendo á estrada 16:141$530 e tendo sido recolhida á Delegacia Fiscal a quantia de 387:398$470.

LOCOMOÇÃO

As locomotivas realizaram o percurso total de 7.573.510 kilometros, sendo:

Locomotivas em serviço do trafego (kilometros) . .	6.453 015
» » » » lastro (idem)	1.120.495
	7.573.510

Existiam, em 31 de dezembro de 1922, 254 locomotivas, das quaes:

Em serviço	197
Em reparação	18
Aguardando reparação	2
Depositadas em Jacuhy	5
Encostadas	32
Total.	254

O material de transporte existente era o seguinte:

Carros de 1ª classe	91
» » 2ª »	48
» mixtos	17
» dormitorios	12
» restaurantes	6
» de administração.	6
» » pagador	3
» » inspecção	16
» » soccorro	11
» diversos	9
Vagões de bagagem.	46
» » bagagens e animaes..	2
» fechados	1.376
» gradeados	273
» plataformas	927

Combustivel adquirido no anno de 1922:

	Toneladas	
Carvão briquette	10.520	1.009:585$909
Custo médio da tonelada	—	95$968
Carvão coke	221	43:146$060
Custo médio da tonelada	—	195$029
Carvão nacional :		
Minas de S. Jeronymo	101.213	4.635:686$000
» » Jacuhy	12.650	585:291$000
» » Gravatahy	3.675	177:652$000
Total do carvão nacional	117.538	5.398:629$000
Custo médio da tonelada.	—	45$930
	m3	
Lenha	438.464	2.254:763$317
Nós de pinho.	12.543	140:558$844

O consumo no dito anno foi o seguinte:

	t	
Carvão estrangeiro	7 160,094	771:544$510
» nacional	117.391,296	6.325:295$872
	m3	
Lenha	491.540,000	3.365:959$100
Nós de pinho	13.812,000	153:853$600

Obras novas e melhoramentos — Despesas effectuadas pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul, por conta de capital, até 31 de dezembro de 1922:

DATA E NUMERO DA AUTORIZAÇÃO	DESIGNAÇÃO	DESPESAS REALIZADAS ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 1921	DESPESAS REALIZADAS DURANTE O ANNO DE 1922	TOTAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1922
	Material rodante			
Aviso n. 285/V2, de 28 de dezembro de 1918	Conclusão da montagem de 500 vagões	221:919$930	—	221:919$930
Decreto n. 10.851, de 15 de abril de 1914	Installação de freios Gresham e 101 locomotivas, 150 carros e 910 vagões	9:197$620	1:867$010	11:054$630
Aviso n. 139, de 14 de outubro de 1922	Acquisição de 10 locomotivas e 197 vagões da Companhia Paulista	—	1.490:418$380	1.490:418$380
Decreto n. 15.742, de 18 de outubro de 1922	Reparação extraordinaria de nove locomotivas	—	42:182$920	42:182$920
Idem	Reparação extraordinaria de locomotivas (agosto de 1920 a maio de 1922)	—	2.242:988$120	2.242:988$120
Aviso n. 139, de 14 de outubro de 1922	Installação de freios Gresham em carros e vagões	—	1:734$410	1:734$410
Idem	Montagem de 180 vagões (por conta dos 500)	—	69:981$660	69:981$660
Idem	Acquisição e montagem de quatro locomotivas «Pacific», cedidas pela estrada de ferro de Carlos Barbosa a Alfredo Chaves	1 333:701$730	1:696$990	1 335:398$720
Idem	Acquisição e montagem de uma locomotiva typo «Mikado», cedida pela estrada de ferro de Carlos Barbosa a Alfredo Chaves	380:091$250	3:180$840	383:272$090
Idem	Acquisição e montagem de 20 locomotivas typo «Mikado»	8.865:879$060	28:181$430	8.894:060$490

	Obras d'arte			
Decreto n. 13 505, de 12 de março de 1919	Conclusão da construcção de uma ponte no kilometro 34,572 da linha de Entroncamento a Sant'Anna . .	6:715$760	—	6:715$760
Decreto n. 13.522, de 26 de março de 1919	Conclusão da construcção de uma ponte no kilometro 481,129 da linha do Rio Grande a Bagé.	36:305$130	—	36:305$130
Aviso n. 63, de 26 de março de 1923	Acquisição de um apparelho para pintura de pontes . .	—	36:228$210	36:228$210
	Officinas			
Aviso n. 16, de 12 de março de 1912	Acquisição e montagem de diversas maehinas e ferramentas nas officinas de Santa Maria e Rio Grande.	95:989$400	178:433$240	274:422$640
	Estações			
Idem	Desapropriação de terreno para a estação de Uruguayana	—	1:609$920	1:609$920
	Linhas e dependencias			
Avisos ns. 67 e 91, de 16 de maio de 1912 e 24 de outubro de 1914 e aviso n. 139, de 14 de outubro de 1922. . . .	Substituição de trilhos	10.476:090$080	340:330$670	10.816:420$750
Aviso n. 63/V2, de 19 de março de 1914	Construcção, desvios e trapiche para descarga de carvão em Gravatahy.	13:165$280	—	13:165$280
Decreto n. 10.266, de 18 de junho de 1913 e aviso n. 139, de 14 de outubro de 1922.	Construcção de cercas	28:869$570	83:633$590	112:503$160
Aviso n. 150, de 28 de outubro de 1922	Construcção de variantes no trecho de Ferreira a Santa Maria	—	934:838$900	934:838$900

DATA E NUMERO DA AUTORIZAÇÃO	DESIGNAÇÃO	DESPESAS REALIZADAS ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 1921	DESPESAS REALIZADAS DURANTE O ANNO DE 1922	TOTAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1922
Aviso n. 15[illegible], de 28 de outubro de 1922	Estudos de variantes no trecho de Santa Rosa a Cerro Chato	—	55:487$970	55:487$970
Aviso n. 139, de 14 de outubro de 1922	Estudos de variantes no trecho de Porto Alegre a Barreto	—	31:549$870	31:549$870
Decreto n. 15.787, de 8 de novembro de 1922.	Estudos e construcção de variantes no trecho de Pinhal a Cruz Alta	—	246:288$620	246:288$620
Decreto n. 15.742, de 18 de outubro de 1922	Substituição extraordinaria de 172.418 dormentes. . .	—	470:615$500	470:615$500
Idem	Substituição extraordinaria de dormentes (agosto de 1920 e maio de 1922)	—	1.748:955$000	1.748:955$000
	Linhas telegraphicas			
Decreto n. 15.742, de 18 de outubro de 1922	Restauração extraordinaria das linhas telegraphicas. .	—	32:460$640	32:460$640
	Diversos			
Aviso n. 139, de 14 de outubro de 1922	Acquisição de um automovel	—	11:000$000	11:000$000
Aviso n. 63, de 26 de março de 1923	Acquisição de uma machina de sondar.	—	26:674$110	26:674$110
	Total.	21.467:924$810	8.080:338$000	29.548:262$810

Linha de Santa Maria a Marcellino Ramos

VARIANTE ENTRE AS ESTAÇÕES DE PINHAL (KILOMETRO 18) E CRUZ ALTA (KILOMETRO 162).

Estiveram em andamento os trabalhos de construcção desta variante, cujo projecto foi approvado pelo decreto n. 15.787, de 8 de novembro de 1922.

Linha de Bagé a Rio Grande

VARIANTE ENTRE AS ESTAÇÕES SANTA ROSA (KILOMETRO 359,383) E CERRO CHATO (KILOMETRO 446,707).

Iniciou-se o estudo de uma variante no trecho comprehendido entre as estações de Santa Rosa e Cerro Chato, onde a linha actual apresenta condições technicas muito desfavoraveis (rampa de $0^m,030$ e raios de 160,00 em grandes extensões). A exploração ficou quasi terminada.

VARIANTE ENTRE AS ESTAÇÕES DE GRAVATAHY E BARRETO.

Esta variante, cujos estudos foram iniciados em outubro de 1922, além de melhorar extraordinariamente as condições technicas da linha (rampa maxima de $0^m,020$ para $0^m,003$ e raio minimo de $120^m,00$ para $1.000^m,00$) reduz de 389 kilometros para 341 o percurso entre Porto Alegre e Santa Maria.

VARIANTE DA LINHA DE SANTA MARIA A PORTO ALEGRE.

Foram projectadas cinco variantes comprehendidas entre os kilometros:

43,965 a 50,300;
53,883 a 56,737;
66,267 a 68,150;
79,923 a 81,760;
85,174 a 91,173.

Nessa linha, nos trechos que não serão alterados com as variantes, durante o anno de 1922 foram substituidos 75.674 metros de trilhos de $19^{kg},60$, por metro cubico, por outros de $32^{kg},24$, entre as estações de Ferreira e Arroio do Só nos trechos comprehendidos entre os kilometros:

29,816 a 43,897;
56,785 a 63,720;
68,210 a 79,866;
81,760 a 85,173;
91,173 a 92,925.

12ª — Estrada de Ferro de Itaquy a S. Borja (Rio Grande do Sul) (The Brazil Great Southern Railway, Company Limited)

	Km.
EXTENSÃO EM TRAFEGO	123.870

Resultados financeiros dos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita	155:023$658	147:392$496	206:923$638
Despesa.	208:187$650	252:982$521	218:399$876
Deficit	53:163$992	105:590$025	11:476$238
Coefficiente de trafego	134,29	171,64	105,55

Como se vê, do concurso do augmento da receita (+ 59:531$142) com a diminuição da despesa (— 34:582$645) resultou a reducção do *deficit*, que desceu de 105:590$025 a 11:476$238, tendo o coefficiente de trafego passado de 171,64 para 105,55.

O augmento da receita proveio de uma causa accidental, isto é, dos transportes concernentes á construcção dos quarteis que o Governo da União erigiu na zona da estrada, como se vê do quadro seguinte, em que os transportes por conta do Governo Federal subiram de 5:780$541 em 1921 a 62:159$775 em 1922.

A reducção da despesa tambem não indica tendencia á melhoria permanente da situação, por isso que a conservação da estrada continúa ainda em estado precarissimo que exige grandes dispendios.

O ultimo augmento de tarifas (portaria de 21 de julho de 1922) teve influencia insignificante nos resultados financeiros do anno, como tambem se deduz da inspecção do quadro seguinte:

	1920	1921	1922
Passageiros.	64:559$450	64:123$700	62:380$300
Bagagens e encommendas	7:398$470	6:399$230	7:569$000
Animaes.	4:525$000	2:848$100	3:104$480
Mercadorias.	68:097$060	64:117$410	65:101$580
Aluguel de trens e vehiculos . . .	—	—	819$000
Telegrammas	200$900	126$000	79$800
Conta do Governo.	4:035$092	5:780$541	62:159$775
Diversas e eventuaes.	6:207$686	3:997$515	5:619$703
Totaes	155:023$658	147:392$496	206:923$638

Discriminação comparada da despesa dos ditos annos:

	1920	1921	1922
Administração	30:457$582	36:099$332	42:874$056
Trafego	10:996$015	10:713$888	11:601$139
Locomoção	84:546$294	85:982$590	69:037$187
Via permanente	76:550$199	114:577$264	87:771$789
Telegrapho.	3:607$682	3:700$045	5:326$799
Serviço commercial	2:029$878	1:909$402	1:788$906
Totaes	208:187$650	252:982$521	218:399$876

TRAFEGO

Em consequencia de fortes aguaceiros que cahiram durante o anno de 1922, o serviço do trafego ficou interrompido durante 15 dias nos periodos de 29 de março a 2 de abril, de 4 a 6 de maio, de 13 a 16 do mesmo mez e de 13 a 19 de junho

Circularam, durante o anno, 465 trens que percorreram 55.197 kilometros, a saber:

	Numero	Percurso
Trens de passageiros	2	139
» mixtos	300	36.952
» de cargas	64	7.705
» » lastro	99	10.401
Totaes	465	55.197

Transporte realizados em 1922:

Passageiros:

1ª classe.	4.499	320.984
2ª »	5.773	410.451
Total	10.272	731.435
Animaes	1.463	108.943

	Toneladas	Toneladas kilometro
Bagagens e encommendas.	103,583	8.865
Mercadorias	8.493,024	907.628

Nos totaes acima foram incluidos os transportes effectuados por conta do Governo Federal para os serviços de construcção de quarteis, a saber:

Passageiros:

	Numero	Percurso
1ª classe	439	49.252
2ª »	762	61.558
Total	1.201	110.810
Animaes	17	2.079

	Tonelada	Toneladas kilometro
Bagagens e encommendas.	12.592	1.729
Mercadorias	3.701.862	456.209

Telegrammas transmittidos durante o anno de 1922:

	Numero	Palavras
Em serviço particular	41	641
» » da estrada	668	12.374
	709	13.015

Tarifas — A titulo de experiencia, por portaria ministerial de 21 de julho de 1922, foi autorisada a elevação das tarifas em vigor nas linhas a cargo de "The Brazil Great Southern Railway Company, ao nivel das que vigoram na rêde de Viação Ferrea do Rio Grande do Sul, as quaes entraram em execução a 1 de setembro seguinte.

LOCOMOÇÃO

As locomotivas realizaram o percurso total de 59.812 kilometros, a saber:

Locomotivas em serviço do trafego (kilometros). . .	44.796
» » » » lastro (idem)	10.401
» » manobras (idem)	4.615
	59.812

O effectivo do material de tracção e rodante, em 31 de dezembro de 1922, era o seguinte:

Locomotivas	3
Carros mixtos de passageiros.	2
Vagões de correio e bagagens	1
» » gado	20
» » mercadorias.	15
» » lastro.	10

Durante o anno soffreram reparações geraes: duas locomotivas, os dois carros de passageiros, dez vagões de mercadorias e dois vagões de animaes.

Tiveram inicio os concertos geraes que necessitam todos os vagões de animaes.

A conservação desse material foi executada nas officinas da Estrada de Ferro Quarahim a Itaquy, visto esta via-ferrea não possuir officinas capazes.

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa :

Lenha (metros cubicos)	4.992.500	43:513$389
Oleo (kilogrammos)	1.668,000	2:574$782
Estopa (idem)	96,500	205$928
		46:294$099

VIA PERMANENTE

Muito precarias são as condições desta linha, pois, emquanto não fôr ella concluida definitivamente, realizando-se as obras complementares, não previstas no projecto, para o perfeito escoamento das aguas, não se poderá contar com a segurança da via permanente, que reclama tambem a substituição de dormentes, em cerca de 50 °/₀ do seu numero total, a conclusão definitiva dos serviços de terraplenagem, etc.

Em 1922 fez-se a seguinte substituição de materiaes:

Dormentes	4.811
Talas de juncção	132
Parafusos.	59
Grampos	350
Postes telegraphicos de madeira	140
Isoladores.	60
Fio telegraphico (kilos)	8

A conservação ordinaria constou de:

Limpeza de valletas (metro linear).	9.238
Capina (idem)	43.300
Lastro (metros cubicos)	6.406

Foram reparadas, durante o anno, as estações de Tuparahy, Recreio e São Borja ; os abrigos das paradas de Bororé e do kilometro 101 ; as casas de turmas dos kilometros 42, 77, 88 e 101.

Quota de arrendamento — Tendo a receita de 1922 ultrapassado a quantia de 1:500$ por kilometro, cabe á companhia arrendataria a contribuição de 5 °/₀ sobre a renda bruta de accôrdo com o disposto na clausula XIV do contracto, ou a importancia de 10:346$181, como quota de arrendamento.

13ª — Linhas estrategicas do Rio Grande do Sul (Rio Grande do Sul)

Linhas de Basilio a Jaguarão, S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento e Alegrete a Quarahy

E' empreiteira da construcção destas linhas a «Empreza Constructora do Rio Grande do Sul», segundo o contracto de revisão assignado aos 13 de abril de 1920, em virtude do decreto n. 14.066, de 14 de janeiro, e o termo complementar de 21 de junho, de accordo com o decreto n. 14.204, de 4 de junho do mesmo anno.

Pelas clausulas IV, V, VI e VII do dito contracto, ficaram estipulados preços globaes para os trabalhos de conclusão dos trechos comprehendidos entre Basilio e o kilometro 53 da linha Basilio a Jaguarão ; entre S. Sebastião e D. Pedrito, da linha S. Sebastião a Livramento ; e entre Alegrete e o kilometro 57 da linha de Alegrete a Quarahy ; sendo os pagamentos effectuados á «Empreza Constructora»

em tres prestações iguaes para cada trecho, á medida que forem sendo concluidas cada uma das partes em que os mesmos foram subdivididos, a saber :

Linha de Basilio ao kilometro 53

1º trecho: de Basilio ao kilometro 18.
2º » do kilometro 18 ao 37.
3º » » » 37 ao 53.

Linha de S. Sebastião a D. Pedrito

1º trecho: de S. Sebastião á estação de Minas (kilometro 21,400).
2º » da estação de Minas á estação de Baixo Fundo (kilometro 36,560).
3º » » » » Baixo Fundo a D. Pedrito (kilometro 58,000).

Linha de Alegrete ao kilometro 57

1º trecho: de Alegrete ao kilometro 18.
2º » do kilometro 18 ao 37.
3º » » » 37 ao 57.

Ao findar o anno de 1922 já tinham sido recebidos os dois primeiros trechos, de cada uma destas linhas, sendo :

Basilio ao kilometro 18, em 19 de dezembro de 1921 ;
Do kilometro 18 ao kilometro 37, em 30 de junho de 1922 ;
S. Sebastião ao kilometro 21, em 21 de dezembro de 1921 ;
Do kilometro 21 ao kilometro 37, em 2 de setembro de 1922 ;
Alegrete ao kilometro 23, em 20 de setembro de 1922 ;
Do kilometro 23 ao kilometro 37, em 20 de dezembro de 1922.

De conformidade com a clausula XII, em 1922 foram inspeccionados os trechos de Basilio ao kilometro 18 (20 de julho); do kilometro 18 ao kilometro 37 (26 de dezembro); e de S. Sebastião ao kilometro 21 (22 de junho); tendo sido constatada a boa conservação das obras executadas, o que consta dos respectivos termos de inspecção ; cessando, a partir daquellas datas, para cada trecho, a responsabilidade da «Empreza Constructora».

Por decreto n. 15.994, de 31 de março do corrente anno de 1923, foi prorogado até 20 de fevereiro de 1924, o prazo fixado na clausula II, § 2º, para conclusão das obras mencionadas no referido termo de revisão do contracto.

ESTRADAS DE FERRO DE CONCESSÃO FEDERAL, DIRECTAMENTE SUJEITAS Á FISCALISAÇÃO DA INSPECTORIA

1ª — Estrada de Ferro de Victoria a Minas (Espirito Santo e Minas)

EXTENSÃO EM TRAFEGO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1922 :

	Km.
Victoria a Ipatinga	474,920
Curralinho a Diamantina.	147,516
	622,436

Pelo decreto n. 15.844, de 14 de novembro de 1922, a linha de Curralinho a Diamantina foi encampada, passando, desde 1 de janeiro do anno seguinte, com todo o seu acervo, ao pleno dominio da União, mediante escriptura publica lavrada a 26 de dezembro de 1922.

Em 6 de janeiro do corrente anno de 1923 foi a dita linha ferrea incorporada á Estrada de Ferro Central do Brasil, tendo sido lavrado o termo de entrega e recebimento de conformidade com o inventario procedido.

Estrada de Ferro de Victoria a Itabira

Em 1 de agosto de 1922 foi entregue ao trafego publico o trecho, com a extensão de 31km 758, comprehendido entre as estações de Cachoeira Escura a Ipatinga.

Resultados financeiros dos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita	2.379:107$573	3.184:578$640	3.188:260$260
Despesa	2.527:755$281	3.085:977$118	3.438:072$677
Saldo	—	98:601$522	—
Deficit	148:647$708	—	249:812$417
Coefficiente de trafego	106,25	96,90	107,84

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros	415:380$200	435:307$700	512:226$000
Bagagens e encommendas	52:092$800	51:069$500	53:611$900
Animaes	62:303$200	75:817$600	75:125$100
Mercadorias	1.694:446$100	2.409:005$000	2.329:364$400
Telegrammas	31:573$353	36:475$810	35:625$730
Armazenagem	—	4:189$700	3:182$000
Diversas e eventuaes	123:311$920	172:713$330	179:125$130
Totaes	2.379:107$573	3.184:578$640	3.188:260$260

Discriminação comparada da despesa:

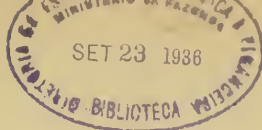
	1920	1921	1922
Administração	217:069$621	276:353$888	285:177$920
Trafego	334:957$225	342:976$990	393:158$550
Locomoção	1.005:513$587	1.158:676$180	993:791$960
Via permanente	903:818$907	1.205:413$610	1.673:981$827
Telegrapho	66:395$941	102:556$450	91:962$420
Totaes	2.527:755$281	3.085:977$118	3.438:072$677

TRAFEGO

O serviço fez-se irregularmente no periodo comprehendido entre 12 de novembro a 6 de dezembro, ficando o trafego suspenso em quasi 30 dias.

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS QUE CIRCULARAM DURANTE O ANNO:

Em serviço remunerado:

Trens	Numero	Percurso
De passageiros	7	1.267
Mixtos	1.035	223.643
De cargas	432	108.277
Totaes	1.474	333.187

Em serviço não remunerado :

Especiaes	642	76.061
De lastro	1.518	85.485
Totaes	2.160	161.546
Totaes geraes	3.634	494.733

NUMERO E PERCURSO DOS VEHICULOS

Em serviço remunerado :

Vehiculos	Numero	Percurso
De passageiros	2.504	458.251
De bagagem e correio	1.035	223.998
De animaes	1.585	332.864
De mercadorias	10.933	1.640.058
Totaes	16.057	2.655.171

Em serviço não remunerado:

De passageiros	336	70.744
De mercadorias	2.127	346.417
De lastro	3.248	282.398
Totaes	5.711	699.559
Totaes geraes	21.768	3.354.730

Transportes realizados durante o anno:

Passageiros	1ª classe	2ª classe	Total	Percurso total
Pagando	38.671	101.358	140.029	7.349.722
Por conta do Governo Federal	408	1.020	1.428	154.381
Por conta dos Governos Estaduaes	1.019	1.184	2.203	250.485
Gratis	1.144	4.331	5.475	1.158.525
Totaes	41.242	107.893	149.135	8.913.113

Bagagens e encommendas	Toneladas	Tons.-kilometro
Pagando	1.113.680	103.303
Por conta do Governo Federal	12.410	1.838
Por conta dos Governos Estaduaes	6.980	1.314
Gratis	739.388	264.794
Total	1.872.458	371.249

Animaes	Numero	Percurso
Cavallar	1.898	209.423
Vaccum	3.050	827.449
Diversos	4.428	1.087.525
Total	9.376	2.124.397

Mercadorias	Toneladas	Tons.-kilometro
Pagando	53.146.260	11.594.699
Por conta do Governo Federal	26.112	4.200
Por conta dos Governos Estaduaes	134.653	15.282
Gratis	18.860.824	6.609.083
Total	72.167.849	18.223.264

As mercadorias transportadas assim se discriminam:

Especies	Toneladas
Aguardente	12,066
Algodão	6,446
Arroz	218,309
Assucar	15 748
Batatas	8,628
Café	20.606,248
Couros	5,174
Farinha de trigo	1.188,197
Feijão	659,447
Fumo	50,868
Kerosene	892,465
Madeiras	13.341,495
Milho	895.835
Minerio	1,469
Sal	2.709,516
Tecidos nacionaes	405,807
Toucinho	259,335
Xarque	478,503
Diversas	30.412,283
Total	72.167,849

Os telegrammas transmittidos, foram os seguintes:

Telegrammas	Numero	Palavras
Pagando	19.469	201.673
Por conta do Governo Federal	685	38.544
Por conta dos Governos Estaduaes	524	18.848
Gratis	28.465	452.617
Totaes	49.143	711.682

LOCOMOÇÃO

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

As locomotivas realizaram em 1922, o percurso total de 670.899 kilometros, sendo:

Locomotivas em serviço do trafego (kilometro)	382.310
Locomotivas em serviço do lastro (idem)	288.589
Total	670.899

O material rodante e de tracção existente em 31 de dezembro, constava do seguinte:

Locomotivas	21
Carros de inspecção	3
Carros de 1ª classe	5
Carros de 2ª classe	4
Carros mixtos	10
Vagões de correio e bagagem	6
Vagões de animaes	15
Vagões fechados para mercadorias	71
Vagões abertos para mercadorias	2
Vagões plataformas	86
Vagões de lastro	22

VIA PERMANENTE

Material substituido no correr do anno de 1922:

Dormentes	83.640
Grampos	25.069
Parafusos	15.204
Talas de juncção	530
Tirafundos	80
Chapas de apoio	10

Estrada de Ferro de Curralinho a Diamantina

Resultados do trafego no ultimo triennio:

	1920	1921	1922
Receita	288:335$847	331:715$480	315:907$433
Despeza	372:644$898	420:197$469	449:289$500
Deficit	84:309$051	88:481$989	133:382$067
Coeff. de trafego	129,24	126,67	142,22

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros	98:318$500	102:825$200	109:048$400
Bagagem e encommendas	23:968$000	26:439$360	23:050$600
Animaes	1:323$900	1:133$100	1:384$500
Mercadorias	155:676$200	192:738$750	176:358$500
Telegrammas	1:269$087	1:727$640	1:836$483
Armazenagem	—	241$000	83$200
Diversas e eventuaes	7:780$160	6:610$430	4:145$750
Totaes	288:335$847	331:715$480	315:907$433

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração	29:158$695	34:394$372	47:781$890
Trafego	45:471$114	47:552$940	49:085$200
Locomoção	111:506$691	141:907$190	133:600$220
Via permanente e telegrapho	186:508$398	196:342$967	218:822$190
Totaes	372:644$898	420:197$469	449:289$500

TRAFEGO

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS QUE CORRERAM EM 1922

Em serviço remunerado:

Trens	Numero	Percurso
Mixtos	312	46.176
De cargas	215	25.821
Totaes	527	71.997

Em serviço não remunerado:

Especiaes	62	9.010
De lastro	335	17.751
Totaes	397	26.761
Totaes geraes	924	98.758

NUMERO E PERCURSO DOS VEHICULOS QUE COMPUZERAM OS TRENS ACIMA

Em serviço remunerado:

Vehiculos	Numero	Percurso
De passageiros	356	116.708
De bagagem e correio	312	49.076
De animaes	70	8.429
De mercadorias	1.775	144.445
Totaes	2.513	318.658

Em serviço não remunerado:

De passageiros	43	6.364
De lastro	1.234	43.229
Totaes	1.277	49.593
Totaes geraes	3.790	368.251

Transportes realizados durante o anno:

Passageiros	1a classe	2a classe	Total	Percurso total
Pagando	6.844	9.735	16.579	1.293.508
Por conta do Governo Federal	131	300	431	62.358
Por conta dos Governos Estaduaes	279	2.141	2.420	345.598
Gratis	211	173	384	39.532
Totaes	7.465	12.349	19.814	1.740.996

Bagagens e encommendas	Toneladas	Toneladas-kilometro
Pagando	262,714	23.777
Por conta do Governo Federal	4,209	614
Por conta dos Governos Estaduaes	55,912	8.161
Gratis	40,792	5.065
Total	363,627	37.617

Animaes	Numero	Percurso
Cavallares	95	9.749
Vaccuns	12	1.452
Diversos	245	12.976
Total	352	24.177

Mercadorias	Toneladas	Toneladas-kilometro
Pagando	16.502,097	1.070.522
Por conta do Governo Federal	0,082	12
Por conta dos Governos Estaduaes	12,570	1.694
Gratis	219 589	19.045
Total	16.734,338	1.091.273

Discriminação das mercadorias transportadas:

	Tonoladas
Algodão	8,878
Arroz.	13,793
Assucar	3,079
Batatas	39,400
Café	260,218
Couros	4,452
Farinha de trigo	196,755
Feijão	43,585
Fumo.	27,838
Kerosene.	31,115
Madeiras.	11.032,087
Milho.	25,272
Sal	1.432,489
Tecidos nacionaes.	145,880
Diversas.	3.469,497
Total	16.734,338

Telegrammas transmittidos:

	Numero	Palavras
Pagando.	982	11.331
Por conta do Governo Federal.	18	2.013
Por conta dos Governos Estaduaes	9	175
Gratis.	3.071	41.177
Totaes.	4.080	54.696

LOCOMOÇÃO

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

As locomotivas realizaram em 1922, o percurso total de 99.309 kilometros, sendo:

Locomotivas em serviço do trafego (kilometro). . .	71.997
Locomotivas em serviço do lastro (idem)	17.751
Locomotivas em trens especiaes não remunerados (idem)	9.010
Locomotivas escoteiras e em manobras (idem). . .	551
Total.	99.309

Effectivo do material rodante em 31 de dezembro:

Locomotivas	5
Carro de inspecção	1
Carro de 1ª classe	1
Carros de 2ª classe	2
Carros mixtos.	3
Vagões de bagagem e correio.	5
Vagões de animaes	4
Vagões de mercadorias.	10
Vagão para inflammaveis	1
Vagões plataformas	25
Vagões de lastro.	7

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa:

Com as locomotivas:

Lenha (metros cubicos)	9.276,000	29:986$470
Oleo (kilogrammas)	3.839,000	6:812$180
Estopa (idem)	430,500	339$100

Com os vehiculos:

Oleo (kilogrammas)	1.027,000	2:062$900
Estopa (idem)	111,000	88$800

VIA PERMANENTE

Material substituido durante o anno:

Dormentes	6.811
Grampos	6.899
Parafusos.	886
Trilhos.	29
Talas de juncção	102
Postes telegraphicos	310
Isoladores.	931

Para reparação do lastro foram excavados:

Cascalho (metros cubicos)	7.809
Terra (idem)	14.256

2ª — Estradas Federaes da Rêde de The Leopoldina Railway Company Limited

Introducção do relatorio do 3° districto

Sr. Dr. Inspector Federal das Estradas — Cumpro o dever de apresentar-vos o relatorio concernente ás estradas e serviços sujeitos á fiscalização do 3° districto desta Inspectoria, correspondente ao anno de 1922.

Não tendo, durante o transcurso desse periodo, assistido no departamento, porque, sómente a 2 de janeiro de 1923 é que passei a occupar a chefia delle, aconteceu nada haver podido a minha vontade contra a tardança da entrega de documentos e informações por parte da Companhia Leopoldina que, expirado o mez de fevereiro do corrente anno, ainda não havia fornecido ao districto o que lhe bastasse para um relatorio opportunamente apresentavel á vossa autoridade.

Assim foi que, apezar do esforço empregado em toda sorte de providencias contumazes no pedir e lembrar aos seus agentes e dirigentes, não consegui reunir a tempo a summula de elementos com que compuz uma resenha destinada a figurar nos informes que subministrastes ao Governo para servirem na mensagem presidencial de maio, ultimo.

Para 1923, com a responsabilidade de ter-me achado no posto a que toca a faculdade de agir com o fito de evitar a repetição do damno que a mim mesmo tanto incommodou, espero acudir ás necessidades da repartição fornecendo-vos, até fevereiro vindouro, um primeiro resumo relativo ao anno que passa; e, com pouca differença dessa data, concluir o relatorio formal do districto organizado com as discriminações e minucias proprias de tal peça, que não pôde, desta feita, sair elaborada como eu quizera.

Justifico-me assim de exhibir-vos um todo que se não póde dizer harmonico; pois, informações prestadas com certa individuação para determinada estrada, já não apparecem em outras, por causa da falta de uniformidade nos elementos onde tive de respigar os apontamentos adiante expostos.

Acham-se sob fiscalização do districto os seguintes serviços, a respeito dos quaes é dada noticia, mais ou menos desenvolvida senão simples menção, conforme a importancia dos successos que lhe são pertinentes:

Linhas de The Leopoldina Railway Company, Limited

Estrada de Ferro do Norte;
Estrada de Ferro Central de Macahé;

Prolongamento da Estrada de Ferro Barão de Araruama ;
Ramal do Sumidouro.
Linha do Centro com o ramal de Leopoldina;
Estrada de Ferro Carangola e ramaes;
Estrada de Ferro de Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim;
Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo, com o ramal de Espera Feliz e sub-ramal de Castello;
Prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá, entre Nilo Peçanha e Iguaba Grande, a cargo da Compagnie Générale des Chemins de Fer des États Unis du Brésil ;
Estrada de Ferro de Rezende a Bocaina ;
Companhia Estrada de Ferro Muriahé ;
Viação Ferrea de Itabapoana ;
The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company, Limited e Companhia Brasileira de Electricidade.

As duas por ultimo citadas constituem objecto de fiscalização, apenas, no que tange com a procedencia dos pedidos de material por importar, com isenção de direitos, material este que é, na Light, destinado ás installações da Ilha dos Pombos do rio Parahyba ; e, na Companhia Brasileira, aos trabalhos tambem hidro-electricos que se acham em execução nas proximidades de Alberto Torres, Estado do Rio.

Encontram estas emprezas legitimidade do favor de que gozam nos decretos ns. 5.649 e 5.690, de 22 de agosto e 20 de setembro de 1905, e no decreto n. 6.357, de 14 de fevereiro de 1907.

Acerca da Companhia Estrada de Ferro Muriahé, cuja concessão se origina do decreto n. 8.343, de 29 de julho de 1909, importa informar que, tendo sido approvados pelo decreto n. 10.179, de 16 de abril de 1913, os estudos de 20 kilometros que ella apresentou ao Governo, dispoz-se a atacar a construcção do trecho.

Tomadas, porém, que foram as medidas para o regime da construcção e apenas iniciados os trabalhos preliminares, sergiu um embargo a mandado do juiz federal da secção do Estado do Rio em provisão a requerimento de The Leopoldina Railway, que se julgou lesada em direitos da sua rêde de estradas com a concessão obtida pela Companhia Muriahé. Ficou, assim, impedida até agora a marcha dos trabalhos inaugurados a 16 de setembro de 1913.

Cinco annos depois, a empreza solicitou rescisão do seu contracto com o Governo. No *Diario Official* de 16 de agosto de 1919 vem, em despacho do ministro, o indeferimento a esse pedido, que é o ultimo acto sobre tal linha ferrea, abortada como tantas outras que a chronica da nossa viação desde longe regista.

Da Estrada de Ferro de Rezende a Bocaina não é possivel apresentar relatorio.

Está o seu actual proprietario (engenheiro Arthur Lopes da Silva) á espera de algum pretendente, a cujas mãos passe a estrada que já não convem á industria em que foi utilizada pelo seu antecessor (o Sr. Manuel Lopes da Silva) que a explorou, póde dizer-se, exclusivamente para o commercio de lenha, que elle fornecia á Estrada de Ferro Central do Brasil.

Supponho que, hoje, exhaustos os mattos onde se praticavam as derrubadas e córtes, ficou o material rodante encostado e como que a propria existencia da estrada em suspenso ; tal a inacção em que ella jaz

A administração, se é que ha o que mereça este nome, não se crê obrigada a sujeições procedentes dos nossos regulamentos geraes e, não podendo custear serviços que entende não lhe adiantarem em nada pela boa razão de não haver o que arrecadar em transportes, parece disposta a deixar que o desaproveitamento daquellas utilidades, alguma coisa valiosa, impressione a directoria da referida Central do Brasil, que é o proprio a que poderá convir incorporar-se a «Resende a Bocaina», cujo valor é, sem duvida, muito superior á quantia com que o seu proprietario declara satisfazer-se, no caso de um ensejo de encampação.

A's demais estradas dedico relatorio especial, sendo que as oito primeiras, por pertencerem á rêde de The Leopoldina Railway Company, Limited, se sujeitam a considerações de ordem geral, que teem todo cabi ento aqui mesmo.

Quero referir-me á importante occorrencia, verificada como tentativa de alteração do regime contractual da rêde ; e ás normas que a sua administração adopta no classificar salientes titulos da despesa de custeio e no apontar as verbas dos materiaes consumidos, tambem, nesse custeio.

A escripta da companhia, na rubrica *administração*, engloba ás despesas proprias do pessoal da *direcção geral* as restrictivas aos *serviços centraes* do trafego, da locomoção e da via permanente.

Semelhante fusão aliena a possibilidade de conhecerem-se as despesas reaes com as grandes divisões em que se decompõe, segundo pratica commummente seguida, os serviços das estradas de ferro.

Aggravantemente, as despesas feitas com a acquisição de qualquer artigo de consumo são escripturadas, quasi sempre, com preço ficticio.

Vou mostrar um exemplo colhido em inspecção que passei nos escriptorios e armazens do almoxarifado de Nicteroi:

> A companhia comprou por 48$ doze lampadas, conforme factura da casa commercial que as vendeu.
>
> O lançamento desta acquisição accusa, entretanto a importancia de 22$370 porque o almoxarifado apreciou o preço real (48$000) á taxa de 5 $^{19}/_{32}$, que vigorou em média na semana da compra, para converte-lo ao equivalente na taxa de 12 dinheiros (*standard*).
>
> Em seguida, debitou o departamento que requisitou as lampadas pela quantia de 48$260, por já ter variado para 5 $^{9}/_{16}$ a taxa média do cambio.

O exemplo é typico por se referir a uma acquisição pequena e correspondente a material que foi todo empregado de uma só vez, e tendo mediado muito pouco tempo entre a data da compra no mercado e a da sua applicação no serviço.

Não obstante, dada a oscillação a bem dizer diaria do valor da moeda ingleza no Brasil, os 48$, na verdade gastos, foram mudados para 48$260.

Evidentemente, tanto póde acontecer – tal qual aqui occorreu, uma elevação do valor effectivo, como um decrescimo delle. Bastaria, para verificar-se esta segunda hypothese, que a taxa de cambio tivesse subido ao invés de baixado.

Acontece, em todo caso, ser escripturado nos documentos da despesa uma cifra ficticia em logar da verdadeira; como succede, em virtude da grande massa de acquisições, ser em definitiva esse ficticio muito differente do real.

Basta isto para que a estatistica decalcada em semelhante escripta deixe de merecer confiança.

Quem diz estatistica, diz comparação. Como podem, então, comparar-se os resultados apurados num determinado consumo da Leopoldina com os congeneres das outras estradas do paiz?

Neste particular, ha uma observação relevante a registrar: emquanto, em toda a região de que se supprem as linhas da Leopoldina, o preço medio da lenha, em 1922, não alcançou nem 6$ por metro cubico; só apparece, conforme se vê de cada um dos relatorios individuaes dessas linhas, um preço medio que rastreia e, ás vezes até excede á cifra exorbitante de 10$ por metro cubico.

De forma que, aqui, além da estatistica errada, por incomparavel para apreciação exacta de um consumo importantissimo do custeio das estradas, ha a irregularidade condemnavel de apparecerem majoradas despesas em que, de algum modo, o governo toma parte.

Por inducção cabivel, infiro que se deu o mesmo com os dormentes, que são outro material que monta muito alto no custeio das linhas convenientemente conservadas, como — justiça é declarar — succede ás da rêde de que me occupo.

A tentativa de alteração de regime a que de principio alludi é a serie de providencias que, desde 1919 sustentadas com vistas ao estudo das sufficiencias financeiras da companhia, desabrochou no accordo de 3 de agosto de 1922, lavrado em nossa repartição e assignado pelo vosso digno antecessor que deu a todo o processo grande contingente da sua tão intelligente operosidade. Por esse accordo logrou a companhia uma elevação provisoria de tarifas que se promulgou acompanhada do regulamento de unificação das instrucções do serviço de transportes, nas secções da rêde sob jurisdicção do Governo Federal e do Estado do Rio.

Ficou, mais, promettida para o corrente anno, a novação ou revisão dos contractos, com audiencia indispensavel dos dois Estados a que está vinculada a rêde geral da companhia, e cuja elaboração depende da continuação que neste momento já vai tomando a materia, sob orientação e estudo vosso em consequencia de um novo requerimento que o senhor representante diplomatico da interessada dirigiu ao Sr. ministro.

Passo a tratar das estradas, em separado e uma a uma».

Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo, ramal para o Estado de Minas Geraes e sub-ramal do Castello

Extensão em trafego . . . . km 326,487

Resultados financeiros dos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita	1.116:238$008	1.200:299$963	1.289:922$715
Despesa de custeio	2.175:978$680	2.584:652$990	2.579:020$740
Deficit.	1.059:740$672	1.384:353$027	1.289:098$025
Coefficiente de trafego . . .	194,94	215,33	199,94

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros.	334:351$500	385:752$800	452:421$200
Bagagem e encommendas . .	62:458$300	71:356$500	83:431$300
Animaes.	1:965$800	1:792$200	2:905$100
Mercadorias	681:494$800	712:613$000	715:963$400
Telegrammas	6:080$600	8:476$100	8:124$500
Armazenagens	11:724$100	9:098$100	11:257$500
Diversas e eventuaes. . . .	18:162$908	11:231$263	15:819$715
Totaes.	1.116:238$008	1.200:299$963	1.289:922$715

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração	228:579$850	263:656$500	309:642$220
Trafego	383:299$850	719:315$660	439:163$650
Locomoção	562:335$030	616:360$490	581:298$750
Via permanente	1.001:763$950	985:320$340	1.248:916$120
Totaes	2.175:978$680	2.584:652$990	2.579:020$740

TRAFEGO

Em 1922, correram 6.803 trens, assim classificados:

Trens:

	Numero	Percurso
De passageiros	235	34.958
Mixtos	1.044	79.850
De cargas.	3.387	108.881
De lastro	2.137	21.783
Totaes	6.803	245.472

Numero e percurso dos vehiculos:

Vehiculos:

	Numero	Percurso
De passageiros	2.955	297.537
De correio e bagagem	203	32.235
De animaes	1.776	111.235
De mercadorias	16.136	701.384
De lastro	6.226	35.198
Totaes	27.296	1.177.589

Transportes realizados durante o anno:

Passageiros:

	1ª classe	2ª classe	Total
Pagando	65.519	50.461	115.980
Por conta do Governo Federal	700	1.341	2.041
Por conta dos Governos Estadoaes	2.091	788	2.879
Em serviço da estrada	7.359	34.682	42.041
Totaes	75.669	87.272	162.941

Bagagem e encommendas:

	Toneladas
Pagando	1.816,957
Por conta do Governo Federal	14,640
Por conta dos Governos Estaduaes	11,290
Em serviço da estrada	57,944
Total	1.900,831

Mercadorias:

	Toneladas
Pagando	61.689,008
Por conta do Governo Federal	60,760
Por conta dos Governos Estadoaes	28,630
Em serviço da estrada	11.842,114
Total	73.620,512

As mercadorias transportadas foram as seguintes:

	Toneladas
Aguardente	1.085,500
Algodão	0,430
Assucar	1.006,570
Café	19.184,030
Cereaes	5.946,550
Fumo	13,500
Madeiras	9.704,521
Sal	1.275,673
Diversas	35.402,738
Total	73.620,512

Os animacs transportados foram em numero de 385; telegrammas transmittidos, 50.970.

LOCOMOÇÃO

Percurso das locomotivas:

	kms.
Em serviço do trafego	223.689
Em serviço do lastro	21.783
Em manobras e escoteiras	37.849
Total	283.321

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa:

Com as locomotivas:

Carvão (toneladas)	532,736	49:926$520
Lenha (metros cubicos)	17.276,000	178:460$560
Oleo (kilogrammas)	7.836,0 0	12:288$960
Graxa (idem)	14,000	16$880
Estopa (idem)	992,000	1:025$480

Com os vehiculos :

Oleo (kilogrammas)	1.242,000
Graxa (idem)	14,000
Estopa (idem)	198,000

VIA PERMANENTE

Para conservação ordinaria do leito foram executados, em 1922, os seguintes serviços :

Nivelamento (metros lineares)	116.311
Lastro de terra (metros cubicos)	39.783
» » pedra (idem)	962
Vallas e valletas abertas (metros lineares) . . .	7.025
» » » desobstruidas (idem)	451.496
Repregação (idem)	138.092
Capinação do leito (metros quadrados)	1.180.096
Roçado (idem)	207.358

Fez-se a substituição do seguinte material :

Trilhos (metros lineares)	823
Chapas de juncção (numero)	244
Parafusos de linha (idem)	3.457
Grampos (idem)	26.100
Dormentes commum (idem).	66.003
Isoladores (idem)	50
Fio telegraphico (kilogrammas).	30
Agulha	1
Corações de apparelhos de mudança de via. . .	2

Durante o anno verificaram-se seis descarrilamentos de machinas e 19 de vagões de cargas, que determinaram ferimentos em dois empregados da estrada.

Estrada de Ferro Santo Eduardo ao Cachoeiro do Itapemirim

	Km.
EXTENSÃO EM TRAFEGO	93,230

Resultados financeiros no triennio 1920 - 1922 :

	1920	1921	1922
Receita	586:336$257	681:930$664	818:676$929
Despesa do custeio	740:102$770	1.031:690$634	1.115:854$348
Deficit	153:766$513	349:759$970	297:177$419
Coefficiente de trafego	126,22	151,29	136,30

Discriminação comparada da receita :

	1920	1921	1922
Passageiros	196:957$790	228:567$520	273:365$298
Bagagem e encommendas . . .	35:018$229	46:936$776	51:931$525
Animaes	1:080$200	1:070$900	1:672$800
Vehiculos	84$500	36$100	1$400
Mercadorias	330:226$726	388:722$182	461:858$829
Telegrammas	4:966$700	6:508$500	6:038$950
Armazenagens.	3:547$800	2:763$500	7:093$400
Diversos e eventuaes	14:454$312	7:325$186	16:714$727
Totaes	586:336$257	681:930$664	818:676$929

Discriminação comparada da despesa :

	1920	1921	1922
Administração	47:465$630	47:465$644	47:465$648
Trafego	184:178$540	190:105$470	185:063$860
Locomoção	271:340$460	304:517$330	287:633$420
Via permanente	237:118$140	489:502$190	594:691$420
Totaes	740:102$770	1.031:690$634	1.115:854$348

TRAFEGO

Numero e percurso dos trens que correram a linha em 1922 :

Em serviço remunerado :

Trens	Numero	Percurso
De passageiros	226	20.506
Especiaes	311	10.986
Mixtos	731	67.928
De cargas	1.612	126.315
Totaes	2.880	225.735
Em serviço não remunerado :		
De lastro	2.304	15.130
Totaes geraes	5.184	240.865

Numero e percurso dos vehiculos que compuzeram os trens acima :

Vehiculos	Numero	Percurso
De passageiros	2.375	216.271
De bagagens	940	87.327
De animaes	731	67.928
De mercadorias	12.717	907.877
De lastro	5.247	35.302
Totaes	22.010	1.314.705

Transportes realizados durante o anno :

Passageiros :

Numero	116.088
Percurso	4.570.095

Bagagem e encommendas	Toneladas	Tons.-klm.
Pagando	1.764,844	94.708
Gratis	13,439	582
Totaes	1.778,283	95.290

Animaes :

Numero	384
Cabeças-kilometro	17.058

Mercadorias	Toneladas	Tons.-klm.
Pagando	81.175,563	4.445.075
Gratis	11.190,085	605.26
Totaes	92.365,648	5.050.337

Principaes especies de mercadorias transportadas :

Madeiras (toneladas)	18.354,930
Café	13.712,310
Assucar	456,760
Sal	232,970

VIA PERMANENTE

Conservação ordinaria :

Nivelamento (metros lineares)	36.018
Lastro de terra (metros cubicos)	10.376
» » pedra (idem)	772
Juntas apertadas (numero)	5.117
Valletas e esgotos limpos (metros lineares)	134.324

Soffreram reparações, durante o anno, as estações de Santo Eduardo, Itabapoana, Itapemirim e as casas de turma dos kilometros 7,700 e 88,444.

As obras de arte foram devidamente cuidadas, tendo-se construido um pilar para o ponto do kilometro 1,477 e reparado as alvenarias e o vigamento dos pontilhões situados nos kilometros 44,374; 47,734 e 52,387.

Material substituido :

Dormentes	36.931
Trilhos	97
Chapas de juncção	12
Parafusos	1.450
Grampos	24.000
Agulhas	20

Na linha telegraphica applicaram-se 106 kilos de fio, um apparelho, 52 isoladores e dois postes.

Accidentes — Registraram-se oito descarrilamentos de locomotivas e 39 de vagões. Foram apanhados pelos trens sete pessoas e 43 animaes.

Estrada de Ferro Carangola e ramaes de Itabapoana e Poço Fundo

	kilometros
EXTENSÃO EM TRAFEGO	226.218

Resultado do trafego nos tres ultimo annos:

	1920	1921	1922
Receita	2.484:105$553	2.607:630$037	3.136:345$119
Despesa do custeio	2.424:145$672	2.532:346$913	2.925:052$094
Saldo	59:959$881	75:283$124	211:293$025
Coefficiente de trafego	97,59	97,11	93,26

Demonstração comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros	513:284$101	527:907$493	580:567$946
Bagagem e encommendas	112:605$984	132:430$212	132:012$559
Animaes	8:178$500	9:044$200	12:134$600
Vehiculos	261$900	681$200	198$100
Mercadorias	1.808:370$848	1.905:627$560	1.955:051$663
Telegrammas	4:285$800	4:001$700	3:689$125
Armazenagens	5:248$800	4:481$500	9:064$500
Diversas e eventuaes	31:869$620	23:456$172	443:626$626
Totaes	2.484:105$553	2.607:630$037	3.136:345$119

Demonstração comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração.	113:534$652	113:534$673	113:534$694
Trafego.	534:107$250	590:193$050	564:973$920
Locomoção.	1.166:769$920	1.174:835$940	1.255:264$420
Via permanente	609:733$850	653:783$250	991:279$060
Totaes	2.424:145$672	2.532:346$913	2.925:052$094

TRAFEGO

No correr do anno de 1922 circularam 11.667 trens que realizaram o percurso de 528.343 kilometros, conforme a seguinte especificação:

Trens	Numero	Percurso
De passageiros	228	15.689
Especiaes	1.264	31.326
Mixtos	2.849	192.276
De cargas	6.273	283.131
De lastro.	1.053	5.921
Totaes.	11.667	528.343

O numero e percurso dos vehiculos que compuzeram esses trens vão em seguida discriminados:

Vehiculos:

	Numero	Percurso
De passageiros	5.505	516.438
De bagagem	1.668	189.968
De bagagem e animaes.	1.306	52.394
De animaes	1.460	175.200
De mercadorias	77.452	3.394.824
De lastro	8.778	51.536
Totaes	96.169	4.380.760

Transportes realizados:

Passageiros a qualquer distancia:

1ª classe	107.477
2ª classe	133.837
Ambas as classes	241.314
Passageiros-kilometro	9.464.479

Os passageiros transportados a qualquer distancia se subdividem:

Passageiros pagando.	235.394
Por conta do Governo Federal.	2.478
Por conta dos Governos Estaduaes	2.681
Gratis	761
Total	241.314

Bagagem e encommendas:

	Toneladas
Pagando.	3.625,468
Por conta do Governo Federal.	38,430
Por conta dos Governos Estaduaes	39,150
Gratis	51,245
Total	3.754,293
Toneladas-kilometro.	237.628

Animaes

	Numero
De montaria	611
Bois e vaccas	125
Porcos, carneiros, cães, etc	2.794
Total	3.530
Cabeças-kilometro	237.664

Mercadorias:

	Toneladas
Pagando	341.292,592
Por conta do Governo Federal	31,080
Por conta dos Governos Estaduaes	11,130
Gratis	15.141,620
Total	356.476,422
Toneladas-kilometro	18.109.999

Especie de mercadorias transportadas:

	Toneladas
Aguardente	1.784,380
Algodão	0,220
Assucar	10.575,105
Café	23.047,800
Cereaes	9.468,780
Fumo	4,370
Madeiras	30.401,705
Sal	631,960
Diversas	280.562,102
Total	356.476,422

LOCOMOÇÃO

Percurso das locomotivas:

	Kilometros
Em serviço ordinario	601.492
Em serviço especial	95.885
Em serviço de lastro	9.635
Total	707.012

Manteve-se a estrada com o mesmo effectivo do material de tracção e de transporte, constante de 16 locomotivas e de 134 unidades entre carros e vagões.

Em 31 de dezembro de 1922 estavam em reparação: tres locomotivas, dous carros de passageiros, um carro mixto, um vagão de animaes, oito vagões de mercadorias cobertos e um aberto. As officinas de Campos não só attenderam ao material proprio desta estrada como a muito maior copia de material estranho.

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa:

Carvão (toneladas)	579,086	52:765$440
Lenha (metros cubicos)	47.441,000	479:500$860
Oleo (kilogrammas)	26.311,000	38:515$240
Graxa (Idem)	132,000	167$650
Estopa (idem)	3.608,000	3:743$080
Kerozene (idem)	34,000	24$720

VIA PERMANENTE

Conservação ordinaria:

Nivelamento (metros lineares)	105.220
Lastro de terra (metros cubicos)	14.377
Lastro de pedra (idem)	34
Juntas apertadas (numero).	79.963

Material substituido

Trilhos (metros lineares).	2.608
Chapas de juncção (numero).	368
Parafusos (idem)	7.227
Grampos (idem)	73.600
Agulhas (idem)	17
Corações (idem)	9
Dormentes (idem).	66.874

Nos trabalhos de conservação da linha telegraphica foram applicados 75 postes, 1.984 metros de fio de cobre e 820 isoladores.

Accidentes — Houve nove descarrilamentos de locomotivas e 29 de vagões. Foram apanhados na linha 10 pessoas e 123 animaes.

Prolongamento da Estrada de Ferro Barão de Araruama

	Kilometros
EXTENSÃO EM TRAFEGO.	51,440

Garantia de juros — De accôrdo com o aviso n. 54, de 10 de março de 1923, a responsabilidade do Governo Federal pelos juros garantidos é de 11:766$158, no anno de 1922.

Resultado do trafego nos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita	141:956$158	165:285$194	166:049$628
Despesa de custeio	302:600$868	482:394$898	416:390$498
Deficit	160:644$710	317:109$704	250:340$870
Coefficiente de trafego	213,17	291,86	250,76

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros.	24:689$150	24:750$900	33:178$530
Bagagem e encommendas.	9:399$350	9:371$000	11:135$210
Animaes.	302$200	196$100	208$800
Mercadorias.	45:149$350	62:523$940	53:610$950
Telegrammas	1:063$000	1:588$500	1:520$300
Armazenagens	833$800	312$700	480$200
Diversas e eventuaes.	60:519$308	66:542$054	65:915$638
Totaes	141:956$158	165:285$194	166:049$628

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração	43:990$338	44:465$328	33:463$888
Telegrapho.	2:123$890	2:372$700	2:226$220
Trafego	36:080$190	42:408$070	44:515$270
Locomoção	146:111$700	278:264$520	185:640$780
Via permanente	74:294$750	114:884$280	150:544$340
Totaes	302:600$868	482:394$898	416:390$498
Quota de fiscalização.	12:000$000	12:000$000	12:000$000
Despesa total	314:600$868	494:394$898	428:390$498

TRAFEGO

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS

Durante o anno de 1922 correram a linha 1.258 trens com o percurso total de 42.209 kilometros, assim discriminados:

Em serviço remunerado:

Trens	Numero	Percurso
De passageiros	2	54
Mixtos	730	37.068
De cargas	91	2.397
Totaes	823	39.519

Em serviço não remunerado:

	Numero	Percurso
Especiaes	9	216
De lastro	426	2.474
Totaes	435	2.690
Totaes geraes	1.258	42.209

Compuzeram os trens acima 4.941 vehiculos que percorreram 139.892 kilometros.

Em serviço remunerado:

Vehiculos	Numero	Percurso
De passageiros	819	41.383
De animaes	718	19.343
De bagagens e animaes	730	37.068
De mercadorias	1.434	33.866
Totaes	3.701	131.660

Em serviço não remunerado:

	Numero	Percurso
De passageiros	3	34
De mercadorias	1.237	8.198
Totaes	1.240	8.232
Totaes geraes	4.941	139.892

TRANSPORTES REALIZADOS DURANTE O ANNO

Passageiros transportados a qualquer distancia:

	1ª classe	2ª classe	Total
Pagando	8.215	11.809	20.024
Por conta do Governo Federal	243	295	538
Por conta do Governo Estadual	961	830	1.791
Em serviço da estrada	38	57	95
Totaes	9.457	12.991	22.448

Passageiros-kilometro:

Pagando	237.987	242.352	480.339
Por conta do Governo Federal	6.780	8.560	15.340
Por conta do Governo Estadual	29.385	23.569	52.955
Em serviço da Estrada	1.107	1.676	2.783
Totaes	275.260	276.157	551.417

Bagagens e encommendas	Toneladas	Toneladas-kilometricas
Pagando	1.205,620	40.927
Por conta do Governo Federal	2,560	81
Por conta do Governo Estadual	12.810	496
Em serviço da estrada	5,270	180
Totaes	1.226,260	41.684

Animaes	Numero	Percurso
De montaria	35	1.105
Bois, vaccas, etc	3	99
Cães, porcos, etc.	138	2 928
Total	176	4.132

Mercadorias	Toneladas	Toneladas-kilometricas
Pagando	9.784,205	277.449
Por conta do Governo Federal	4,900	148
Por conta do Governo Estadual	26,470	1.895
Em serviço da estrada	399,260	11.186
	10.214,835	290.678

As especies de mercadorias transportadas foram as seguintes:

Aguardente (tonelada)	109,550
Assucar	449,280
Café	2.745,560
Cereaes	2.235,500
Fumo	19,060
Madeiras	28,840
Sal	362,190
Diversas	4.264,855
Total	10.214,835

TELEGRAMMAS TRANSMITTIDOS

Designação	Numero	Palavras
Particulares	447	6.364
Em serviço da estrada	9.980	64.904
Totaes	10.427	71.268

LOCOMOÇÃO

Percurso das locomotivas:

	Kilometros
Em serviço do trafego	39.519
» » » lastro	2.474
» trens especiaes não remunerados	216
Em manobras e escoteiras	10.159
Total	52.368

CONSUMO DE COMBUSTIVEL, LUBRIFICANTES E ESTOPA

Com as locomotivas:

Carvão (toneladas)	68,180	6:[illegible]17$450
Lenha (metros cubicos)	4.405,000	44:488$450
Oleo (kilogrammas)	1.448,000	2:245$[illegible]70
Estopa (idem)	167,000	173$650

Com os vehiculos:

Oleo (idem)	810,000	1:012$260
Estopa (idem)	132,000	136$700

Em 1922 foram executados na via permanente os serviços que se seguem:

Nivelamento (metros lineares)	20.612
Lastro de terra (metros cubicos)	2.931
» » pedra (idem)	10
Vallas limpas (metros lineares)	420
Valletas limpas (idem)	11.645
Esgotos limpos (numeros)	37.510
Repregações (metros lineares)	29.411
Juntas niveladas (numeros)	1.193
Capinação (metros quadrados)	60.950
Roçada (idem)	22.702
Boeiros reparados (idem)	194
Pontilhões desobstruidos (idem)	10

Material substituido:

Dormentes de madeira (numeros)	14.703
Parafusos (idem)	1.250
Grampos (idem)	26.000

Verificaram-se nesta estrada, durante o anno, cinco descarrilamentos de locomotivas e dois de vagões.

Estrada de Ferro Central de Macahé

	kms.
EXTENSÃO EM TRAFEGO	43,523

Gozou de garantia de juros cujo prazo terminou em 1920

Resultados financeiros dos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita	108:851$525	96:686$361	103:279$475
Despesa de custeio	157:045$324	219:243$283	262:798$604
Deficit	48:193$799	122:556$922	159:519$129
Coefficiente de trafego	144,27	226,76	254,45

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros	20:800$840	18:498$370	18:932$200
Bagagens e encommendas	2:904$990	3:768$280	4:023$940
Animaes	343$400	291$200	426$700
Mercadorias	32:030$790	46:769$630	46:239$750
Telegrammas	863$100	1:353$300	816$000
Armazenagem	218$000	333$900	293$900
Diversas e eventuaes	51:690$405	25:671$681	32:546$985
Totaes	108:851$525	96:686$361	103:279$475

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração	24:587$694	25:740$094	24:524$014
Trafego	23:743$930	33:897$890	35:681$250
Locomoção	50:343$110	52:796$930	60:367$010
Via permanente	58:370$590	106:808$369	142:226$330
Totaes do custeio	157:045$324	219:243$283	262:798$604
Quotas de fiscalização	12:000$000	12:000$000	12:000$000
Despesas totaes.	169:045$324	231:243$283	274:798$604

TRAFEGO

Em 1922 correram a linha 823 trens com o percurso de 15.596 kilometros, assim classificados:

Trens:

Em serviço remunerado:

	Numero	Percurso
De passageiros.	7	301
Mixtos	279	11.913
De cargas	77	862
Totaes	363	13.076

Em serviço não remunerado:

	Numero	Percurso
Especiaes	87	946
De lastro	373	1.574
Totaes	460	2.520
Totaes geraes	823	15.596

Compuzeram os trens acima 3.919 vehiculos que percorreram 58.078 kilometros, a saber:

Vehiculos:

Em serviço retribuido:

	Numero	Percurso
De passageiros	319	13.648
De bagagens e animaes.	305	13.031
De mercadorias	868	18.304
Totaes	1.492	44.983

Em serviço não retribuido:

	Numero	Percurso
De mercadorias	2.427	13.095
Totaes geraes	3.919	58.078

Transportes realizados durante o anno:

Passageiros:

	1ª classe	2ª classe	Total	Total
Pagando	3.095	4.293	7.388	275.313
Por conta do Governo Federal	30	14	44	1.874
» » dos Governos Estaduaes. . . .	467	333	800	15.447
Em serviço da estrada	22	1	23	988
Totaes	3.614	4.641	8.255	293.622

Bagagens e encommendas:

	Toneladas	Tons. klm.
Pagando	229,970	9.859
Por conta dos Governos Estaduaes	2,020	87
Em serviço da estrada	2,930	116
Totaes	234.920	10.062

Animaes:

	Numero	Percurso
De montaria	55	2.169
Bois, vaccas, etc.	22	946
Diversos	5	164
Totaes	82	3.279

Mercadorias:

	Toneladas	Tons. klm.
Pagando	5.970,820	219.240
Por conta dos Governos Estaduaes.	83,450	3.493
Em serviço da estrada	1,930	83
Totaes	6.056,200	222.816

Foram as seguintes as mercadorias transportadas:

	Toneladas
Aguardente	37,680
Assucar	94,150
Café.	1.567,510
Cereaes.	375,690
Fumo	4,140
Madeiras	17,430
Sal	116,160
Diversas	3.843,440
Total.	6.056,200

Telegrammas transmittidos:

	Numero	Palavras
Particulares	265	2.957
Em serviço da estrada	2.265	16.045
Totaes	2.530	19.002

LOCOMOÇÃO

As locomotivas, em 1922, realizaram o percurso total de 21.279 kilometros, sendo:

	klms.
Locomotivas em serviço do trafego.	13.076
» » » » lastro	1.574
» » trens especiaes, não remunerados .	946
» » manobras e escoteiras.	5.683
Total	21.279

Esta estrada não tem officinas proprias. O seu material rodante, que se acha em regular estado, tem sido reparado nas officinas de Nictheroy, Imbetiba, Cachoeiras, Porto Novo e Alto da Serra.

Repararam-se durante o anno tres locomotivas, dois carros de passageiros e 24 vagões de carga, tendo sido despendidos 33:383$850.

VIA PERMANENTE

Os serviços de conservação ordinaria foram os seguintes, em 1922:

Nivelamento (metros lineares)	11.154
Lastro de terra (metros cubicos)	1.976
Valletas novas (metros lineares).	130
» limpas (idem).	1.095
Esgotos limpos (numeros)	20.700
Repregação (metros lineares).	10.599
Juntas niveladas (numeros)	3.278
Capinação (metros quadrados)	74.885
Roçada (idem)	24.780

Material substituido:

Dormentes (numeros)	14.811
Parafusos (idem)	9.883
Grampos (idem)	2.000
Fios telegraphicos (kilogrammas)	52

Estrada de Ferro do Norte

	kilometros
Extensão em trafego.	46.138

Resultados financeiros dos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita	3.523:843$580	4.145:861$202	4.701:533$728
Despesa de custeio	3.389:189$550	4.494:851$000	3.898:235$147
Saldo	134:654$030	—	803:298$581
Deficit	—	348:989$798	—
Coefficiente de trafego . . .	96,18	108,42	82,91

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros	2.314:890$200	2.658:556$100	3.151:741$700
Bagagens e encommendas . .	387:042$400	419:398$900	527:530$400
Animaes	7:751$000	5:026$300	6:904$900
Carros	20:468$100	6:486$800	10:942$400
Mercadorias.	749:720$100	992:070$800	933:245$600
Telegrammas	5:015$800	7:741$900	8:455$500
Diversas e eventuaes	38:955$980	56:580$402	62:713$228
Totaes.	3.523:843$580	4.145:861$202	4.701:533$728

Salienta-se, na demonstração da receita acima, o augmento, de anno a anno, da renda de passageiros, attribuivel a grande corrente de viajantes que, principalmente durante o estio carioca, se estabelece entre esta capital e a cidade de Petropolis, e, sobretudo, ao já intenso movimento dos trens suburbanos, de Praia Formosa a Merity e vice-versa.

O numero de passageiros em 1922 excedeu o do anno anterior em 2.144.416 e a renda correspondente em 493:185$600.

Demonstração comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração	32:596$110	47:034$000	45:831$730
Trafego	1.462:525$210	1.706:183$280	1.754:600$230
Locomoção	1.551:201$850	2.345:829$840	1.549:221$527
Via permanente	342:866$380	395:803$880	548:581$660
Totaes	3.389:189$550	4.494:851$000	3.898:235$147

TRAFEGO

Durante o anno de 1922 correram a linha 40.765 trens que percorreram 796.903 kilometros, assim classificados:

Trens	Numero	Percurso
De passageiros (suburbios)	30.903	474.869
» » (interior)	4.974	223.055
» cargas	4.518	84.845
Especiaes	370	14.134
Totaes	40.765	796.903

Numero e percurso dos vehiculos utilizados nos trens acima:

	Numero	Percurso
Carros de 1ª classe:		
No serviço de suburbios	94.661	1.449.231
» » do interior	24.113	1.085.346
Carros de 2ª classe:		
No serviço de suburbios	162.722	2.503.881
» » do interior	1.640	73.800
Carros mixtos no serviço do interior	3.287	147.915
Vagões de bagagem:		
No serviço de suburbios	31.564	486.499
» » do interior	4.927	221.699
Vagões de animaes no serviço do interior	3.424	63.426
» » cargas no serviço do interior	44.064	1.254.087
Totaes	370.402	7.285.884

Transportes realizados:

Passageiros	Suburbios	Interior	Total
1ª classe	3.350.124	722.738	4.072.862
2ª classe	7.452.392	61.799	7.514.191
Das duas classes	10.802.516	784.537	11.587.053

	Toneladas
Bagagens e encommendas	32.076,960
Mercadorias	145.273,730
Animaes (numero)	2.101
Carros (idem)	392

Foram transmittidos 2.570 telegrammas em serviço particular.

HORARIOS E TARIFAS

Mantiveram-se em vigor os mesmos horarios com as costumadas alterações por occasião dos festejos de Nossa Senhora da Penha e com a frequente proro. gação do chamado « horario de verão » que interessa aos veranistas de Petropolis-

As tarifas, a partir de outubro, foram elevadas na conformidade do decreto n. 15.621, de 21 de agosto de 1922.

Como os augmentos concedidos não incidiram no movimento suburbano de passageiros e pouca é a tonelagem de mercadorias transportadas nesta estrada, segue-se que as novas tarifas pouco influiram no resultado financeiro della.

LOCOMOÇÃO

Percurso das locomotivas:

Ao serviço de suburbios (kilometros)	474.869
» » do interior (idem)	307.900
Em trens especiaes (idem)	14.134
» manobras e escoteiras (idem)	232.053
Total	1.028.956

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa:

Com as locomotivas:

Carvão (toneladas)	7.906,438	726:601$090
Lenha (metros cubicos)	16.095,000	163:766$820
Oleo (kilogrammas)	33.298,000	50:452$240
Estopa (idem).	3.900,000	4:043$680

Com os vehiculos:

Oleo (kilogrammas)	7.453,000	9:332$960
Estopa (idem)	726,000	750$080

VIA PERMANENTE

Conservação ordinaria :

Nivelamento (metros lineares)	38.870
Lastro de terra (metros cubicos).	204
» » pedra (idem).	89
Capinação (metros quadrados)	133.170
Desobstrucção de vallas e valletas (metros lineares) .	29.976

Material substituido:

Dormentes communs	20.455
» especiaes	517
Parafusos	4.500
Grampos	87.422

Foram durante o anno fabricados pelo proprio departamento da linha cem dormentes de cimento armado, que aguardam, em Triagem, a occasião de serem applicados, a titulo de experiencia.

Obras d'arte e edificios:

Passaram por pequenos reparos as pontes dos kilometros 0,930 e 1,184, o pontilhão do ribeirão Cordovil e o boeiro do pateo da estação da Praia Formosa.

Foram raspada e pintadas as superstructuras metallicas das pontes dos kilometros 11,400; 13,600 e 27,717.

Estiveram em obras leves as estações provisorias de passageiros e cargas da Praia Formosa; as estações de Mangueira, Triagem, Amorim, Bom Successo, Ramos, Olaria, Penha, Braz de Pinna, Cordovil, Vigario Geral, Merity, Actura, Rosario, Estrella e Entroncamento.

Tambem foram reparadas as casas de agente de Ramos e Penha; as casas de turma de Praia Formosa, kilometro 5, Triagem, Penha, Cordovil, Merity, Actura, Rosario e Estrella, e o edificio das officinas de telegrapho, em Praia Formosa.

Conservação extraordinaria:

Fizeram-se as substituições de duas provisorias de madeira por jogos de vigas de cimento armado, no kilometro 1,931; procedeu-se á raspagem e pintura do novo vigamento metallico da ponte sobre o Iguassú; fez-se o fechamento do pateo da estação de Cordovil. Exerceu-se vigilancia permanente na passagem provisoria do rio Iguassú.

Linha de Porto Novo do Cunha e ramal de Leopoldina

EXTENSÃO EM TRAFEGO:

	Kilometro
Linha de Porto Novo a Saúde	375.527
Ramal de Leopoldina	12.651
	388.178

Resultados do trafego dos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita	4.685:295$196	5.585:969$361	5.078:998$578
Despesa de custeio	2.991:974$490	4.040:076$590	4.042:640$330
Saldo.	1.693:320$706	1.545:892$771	1.036:358$248
Coefficiente de trafego . . .	63,86	72,33	79,60

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros.	1.101:154$490	1.177:822$000	1.411:991$900
Bagagens e encommendas . .	428:723$800	501:621$700	568:878$500
Animaes.	34:825$500	44:563$500	27:942$000
Mercadorias.	3.071:227$670	3.805:730$200	3.008:090$950
Telegrammas	15:360$500	17:914$900	15:850$700
Armazenagens	12:511$800	12:129$900	16:582$900
Diversas e eventuaes. . . .	21:491$436	26:187$161	29:661$628
Totaes	4.685:295$196	5.585:969$361	5.078:998$578

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração	111:354$450	328:673$500	385:999$170
Trafego	411:860$330	912:794$450	798:315$310
Locomoção	1.194:044$020	1.531:058$120	1.301:430$320
Via permanente	1.274:715$690	1.267:550$520	1.556:895$530
Totaes	2.991:974$490	4.040:076$590	4.042:640$330

TRAFEGO

Numero e percurso dos trens que trafegaram em 1922:

Em serviço remunerado :

	Numero	Percurso
Trens de passageiros	1.555	231.386
» mixtos	4.853	287.368
» de cargas	2.044	80.979
Totaes	8.452	599.733

Em serviço não remunerado :

	Numero	Percurso
Trens especiaes	1.823	62.978
» de lastro	2.566	11.289
Totaes	4.389	74.267
Totaes geraes	12.841	674.000

Percurso dos vehiculos :

Em serviço retribuido :

Percurso dos carros (kilometros)	892.338
» » vagões (idem)	2.694.867
Total (idem)	3.587.205

Em serviço não retribuido :

Percurso dos carros	11.983
» » vagões	239.852
Total	251.835
Total geral	3.839.040

Transportes realizados durante o anno:

Passageiros:

1ª classe	304.383
2ª »	514.218
Total	818.601
Bagagens e encommendas (toneladas)	18.896
Mercadorias (idem)	101.764
Animaes (numeros)	8.039

Foram transmittidos 4.852 telegrammas em serviço particular.

LOCOMOÇÃO

As locomotivas realizaram, em 1922, o percurso total de 830.832 kilometros, sendo :

Locomotivas em serviço do trafego (kilometros)	599.733
» » » do lastro (idem)	11.289
» » trens especiaes não remunerados (idem)	80.979
» » manobras e escoteiras (idem)	138.831
Total (idem)	830.832

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa:

Com as locomotivas:

Carvão (kilos)	4.184.261
Lenha (idem)	7.915.021
Oleo (idem)	32.787
Graxa (idem)	72
Estopa (idem)	3.924

Com os vehiculos:

Oleo (kilos)	7.284
Graxa (idem)	84
Estopa (idem)	1.158

Ramal do Sumidouro

	Kilometros
EXTENSÃO EM TRAFEGO	91.793

Resultados financeiros do triennio 1920-1922:

	1920	1921	1922
Receita	193:370$280	202:042$700	270:764$128
Despesa de custeio	683:477$430	856:384$150	821:142$060
Deficit	490:107$150	654:341$450	550:377$932
Coefficiente de trafego	353,46	423,86	303,27

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros	62:656$600	64:711$700	78:909$500
Bagagens e encommendas	20:455$600	22:830$700	26:221$900
Animaes	2:745$300	9:733$200	614$300
Mercadorias	103:071$500	98:099$600	152:964$400
Telegrammas	2:998$000	4:885$400	5:147$5 0
Armazenagens	811$100	649$10)	850$800
Diversas e eventuaes	632$180	1:133$000	6:055$728
Totaes	193:370$280	202:042$700	270:764$128

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração	67:428$890	77:776$180	91:341$530
Trafego	148:899$510	172:354$130	177:686$890
Locomoção	165:504$650	306:305$000	183:695$190
Via permanente	301:644$380	299:948$840	368:418$450
Totaes	683:477$430	856:384$150	821:142$060

TRAFEGO

Circularam 1.102 trens, durante o anno de 1922, assim distribuidos:

Trens	Numero	Percurso
De passageiros	9	208
Mixtos	730	66.976
De cargas	114	3.713
De lastro e outros	249	7.405
Totaes	1.102	78.302

Compuzeram os trens acima 5.075 vehiculos, assim classificados:

Em serviço retribuido:

Vehiculos	Numero	Percurso
Carros de passageiros.	848	77.477
Vagões de bagagens	730	67.160
» de mercadorias	1.539	149.539
Totaes	3.117	294.176

Em serviço não retribuido:

Carros-salões	55	4.186
Vagões de mercadorias	6	171
» de lastro	1.897	52.738
	1.958	57.095
Totaes geraes	5.075	351.271

Transportes realizados durante o anno:

Passageiros:

1ª classe.	19.409
2ª classe.	34.595
Total.	54.004
Animaes	149
Bagagens e encommendas (toneladas)	2.137,045

Mercadorias:

Aguardente (toneladas).	127,900
Assucar (idem)	1.331,860
Café (idem)	2.123,200
Cereaes (idem)	1.218,570
Fumo (idem)	26,460
Madeiras (idem)	1.127,160
Sal (idem).	115,740
Diversas (idem).	8.901,854
Total	14.972,744

Foram transmittidos 1.334 telegrammas em serviço particular.

LOCOMOÇÃO

As locomotivas realizaram o percurso total de 104.393 kilometros, sendo:

em serviço do trafego.	87.337
» » » especial	16.259
» » » do lastro.	797
Total	104.393

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa:

Carvão (kilos)	63.077
Lenha (metros cubicos)	5.872
Oleo (kilos)	1.897
Estopa (idem)	299

Com os vehiculos:

Oleo (kilos)	488
Graxa (idem)	12
Estopa (idem)	75

VIA PERMANENTE

Conservação ordinaria:

Nivelamento da linha (metros)	8.576
Repregação de trilhos (idem).	35.702
Roçada (metros quadrados)	37.070
Capinação (idem)	170.098
Vallas desobstruidas pedra metros)	55.334
Valletas » (idem)	194.656
Lastro de pedra (metros cubicos)	864
» commum (idem)	6.980

Material substituido:

Talas de juncção	14
Trilhos (metros)	157
Parafusos	2.731
Grampos	23.374
Dormentes.	28.611

3ª Estrada de Ferro de Rezende a Bocaina (Estado do Rio)

	kilometro
EXTENSÃO EM TRAFEGO	38,810

Em 21 de fevereiro de 1922 terminou o prazo de 50 annos do privilegio constante da clausula 1 do decreto n. 4.893, de 21 de fevereiro de 1872.

De accôrdo com a clausula XXVIII, continuaria o concessionario na posse e gozo da estrada e suas dependencias, sujeito, porém, a pagar desde logo ao Governo o que por este fôr fixado pelo aforamento dos terrenos devolutos e nacionaes occupados pela empreza.

Sobre esta via-ferrea, assim se expressa o chefe do Districto na introducção do seu relatorio referente ao anno de 1922:

« Da Estrada de Ferro de Rezende a Bocaina não é possivel apresentar relatorio.

Está o seu actual proprietario (engenheiro Arthur Lopes da Silva) á espera de algum pretendente, a cujas mãos passe a estrada, que já não convem á industria em que foi utilizada pelo seu antecessor (o Sr. Manoel Lopes da Silva, que a explorou, póde dizer-se, exclusivamente para o commercio de lenha, que elle fornecia á Estrada de Ferro Central do Brasil. Supponho que, hoje, exhaustos os mattos onde se praticavam as derrubadas e cortes, ficou o material rodante encostado e como que a propria existencia da Estrada em suspenso; tal a inacção em que ella jaz.

A administração, se é que ha o que mereça este nome, não se crê obrigada a sujeições procedentes dos nossos regulamentos geraes e, não podendo custear serviços que entende não lhe adiantarem em nada pela boa razão de não haver o que arrecadar em transportes, parece disposta a deixar que o desaproveitamento daquellas utilidades, alguma coisa valiosas, impressione a directoria da referida Central do Brasil, que é o proprio a que poderá convir incorporar-se a «Rezende a Bocaina», cujo valor é, sem duvida, muito superior á quantia com que o seu proprietario declara satisfazer-se, no caso de um ensejo de encampação.»

4ª Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy (S. Paulo)

A «São Paulo Railway Company», concessionaria desta estrada, baseada em que seus dividendos são inferiores a 7 %, continuou a pleitear novos augmentos de suas tarifas, apezar dos accrescimos, na totalidade de 25 %, concedidos pelos avisos ns. 241/V2, de 30 de dezembro de 1919, e 60/E3, de 12 de abril de 1921, e officio n. 124, de 14 de dezembro de 1921, sobre as bases das tarifas approvadas pelo decreto n. 10.204, de 30 de abril de 1913.

A' vista disso, em substituição de taes augmentos, foi, por avisos ns. 50 e 64, respectivamente, de 2 de maio e 19 de junho de 1922, approvada uma tarifa cambial, calculada sobre as bases em vigor, para os cambios abaixo de 13 d, variando de accôrdo com a seguinte tabella:

TAXA MÉDIA CAMBIAL DO TRIMESTRE VENCIDO

	Accrescimo %
13 d por 1$.	
de 13 a 12 1/2 d. inclusive	2,5
de 12 1/2 a 12 (idem)	5
de 12 a 11 1/2 (idem)	7,5
de 11 1/2 a 11 (idem)	10
de 11 a 10 1/2 (idem)	12,5
de 10 1/2 a 10 (idem)	15
de 10 a 9 3/4 (idem)	17,5
de 9 3/4 a 9 1/2 (idem)	20
de 9 1/2 a 9 1/4 (idem)	22,5
de 9 1/4 a 9 (idem)	25
de 9 a 8 3/4 (idem)	27,5
de 8 3/4 a 8 1/2 (idem)	30
de 8 1/2 a 8 1/4 (idem)	32,5
de 8 1/4 a 8 (idem)	35
de 8 a 7 3/4 (idem)	37,5
de 7 3/4 a 7 1/2 (idem)	40
de 7 1/2 a 7 1/4 (idem)	44
de 7 1/4 a 7 (idem)	48
de 7 a 6 3/4 (idem)	52
de 6 3/4 a 6 1/2 (idem)	56
de 6 1/2 a 6 1/4 (idem)	61
de 6 1/4 a 6 (idem)	66

Em 1922 vigoraram os seguintes augmentos:

25 % de 1º de janeiro a 31 de maio, de accôrdo com os actos de 1919 e 1921;

40 % de 1º de junho a 30 de novembro, sendo 7,71 e 7,56 as taxas médias cambiaes anteriores aos trimestres de junho a agosto e setembro a novembro, respectivamente;

56 % de 1º a 31 de dezembro, correspondendo a taxa média 6,71 do trimestre vencido.

	Km.
EXTENSÃO EM TRAFEGO	139,466

Resultados financeiros do triennio 1920—1922:

	1920	1921	1922
Receita	38.483:466$530	41.905:550$010	49.799:489$750
Despesa	31.920:896$900	32.883:217$840	31.221:370$990
Saldo	6.562:569$630	9.022:332$170	18.578:118$760
Coefficiente de trafego	82,95	78,47	62,69

Discriminação comparada da receita :

	1920	1921	1922
Passageiros.	5.745:329$560	6.204:276$670	7.574:349$290
Bagagem e encommendas	1.784:141$150	1.848:485$890	2.439:545$850
Animaes.	750:758$710	558:566$770	952:605$800
Café	9.822:477$950	11.259:008$480	11.188:703$600
Outras mercadorias . .	18.186:327$730	17.700:980$940	22.557:961$910
Taxa de carga e descarga	—	2.090:596$320	2.857:459$280
Telegrammas	247:150$490	259:253$720	262:033$280
Diversos.	1.947:280$940	1.984:381$220	1.966:830$740
Totaes. . . .	38.483:466$530	41.905:550$010	49.799:489$750

Discriminação da despesa :

	1920	1921	1922
Administração	1.207:338$120	1.747:805$480	2.033:672$010
Trafego	7.535:267$610	7.596:033$190	7.514:674$550
Locomoção	17.914:208$740	18.947:702$670	15.989:533$110
Via permanente . . .	4.122:582$050	3.241:114$260	4.212:388$340
Telegrapho	410:414$660	484:373$490	471:427$980
Diversos.	731:085$720	866:188$750	999:675$000
Totaes. . . .	31.920:896$900	32.883:217$840	31.221:370$990

TRAFEGO

Numero e percurso dos trens :

TRENS	LINHA COMMUM		SERRA	
	Numero	Percurso	Numero	Percurso
De passageiros.	20.030	1.033.441	11.360	118.834
De cargas	17.739	1.205.819	48.271	514.314
Totaes	37.769	2.239.260	59.631	633.148

Transportes realizados :

Passageiros :

	Numero	Percurso
1ª classe	1.398.383	62.594.995
2ª classe.	3.542.701	97.770.135
Total	4.941.084	160.365.130
Animaes	423.156	23.104.912

Bagagem e encommendas :

	Toneladas	Tons.-kilometro
Remuneradas	67.187	3.781.670
Gratis	1.057	72.906
Total	68.244	3.854.576

Mercadorias :

Remuneradas	2.963.531	211.915.685
Gratis	8.849	799.868
Total	2.972.380	212.715.553

As principaes mercadorias transportadas com as respectivas importancias foram as seguintes:

Mercadorias :

	Toneladas	Importancias
Café	473.034	11.188:703$600
Assucar	86.993	2.094:238$900
Algodão	29.067	595:184$300
Sal	86.947	967:388$900

Telegrammas transmittidos :

Numero	335.224
Palavras	4.906.236

Horarios :

Por portaria de 21 de julho foram approvados novos horarios; e por outra de 13 de setembro foi modificado o horario do trem P 15.

LOCOMOÇÃO

Percurso das locomotivas :

Locomotivas em serviço do trafego (kilometros)	3.327.042
» » » » lastro (idem)	2.927
» » manobras (idem)	958.307
Total	4.288.276

Percurso das machinas fixas :

Machinas fixas em serviço do trafego (kilometros)	413.850
» » » » » lastro (idem)	5.190
Total	419.040

O material de tracção e rodante existente em 31 de dezembro de 1922 era o seguinte :

Locomotivas	113
» breckes	18
Carros de 1ª classe	60
» de 2ª »	79
» mixtos	8
» especiaes	9
Vagões para correio e bagagens	38
» para animaes	297
» fechados para mercadorias	1.116
» abertos » »	2.685
» para inflammaveis	5
» de lastro	56
» diversos	56

O material reparado durante o anno se discrimina :

Grandes reparações :

Locomotivas	29
Breakes	4
Carros	24
Vagões	509

Reparos correntes :

Locomotivas	6
Carros	34
Vagões	1.299

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa :

Linha commum :

Carvão (toneladas)	51.217,067	2.079:060$450
Lenha (metros cubicos)	127.132,370	551:002$650
Oleo (litros)	114.736,250	75:438$760
Estopa (kilogrammas)	10.663,600	3:327$800

Serra:

Carvão (toneladas)	3.533,365	142:609$150
Lenha (metros cubicos)	127.221,190	537:242$420
Oleo (litros)	28.006,000	19:468$160
Gazolina (idem)	684,000	263$300
Graxa (kilogrammas)	5.140,000	6:400$510
Estopa (idem)	5.133,500	1:781$340

VIA PERMANENTE

Material empregado durante o anno :

Trilhos de aço (numero)	362
Talas de juncção (idem)	2.140
Parafusos para talas (idem)	8.520
Sapatas de ferro fundido para trilhos (idem)	6.188
Pregos para sapatas (idem)	27.606
Parafusos galvanizados para sapatas (idem)	28.370
Dormentes de 2, 75×0, 23×0, 14 (idem)	46.981
Agulhas (idem)	32
Corações (idem)	21
Lastro de pedra britada (metros cubicos)	7.460
» » saibro (idem)	4.850

Em Jundiahy assentaram-se novos desvios e fizeram-se modificações nos existentes para facilitar as manobras entre as linhas da S. Paulo Railway e as linhas electricas da Companhia Paulista.

Construiu-se um desembarcadouro de gado em Juquery e reconstruiu-se o bebedouro existente em Ypiranga.

5ª — Estrada de Ferro Mogyana (S. Paulo e Minas) linhas federaes

Em cumprimento ao estipulado na clausula XI do decreto n. 14.598 A, de 31 de dezembro de 1920, foi assignado, aos 12 setembro de 1922, o contracto (decreto n. 15.616, de 19 de agosto de 1922) com a Companhia Mogyana para uso e goso das linhas de Tuyuty a Passos e Guaxupé a Biguatinga por ella construidas na Rêde Sul Mineira.

* * *

A portaria de 14 de novembro de 1922 approvou as bases do contracto de trafego directo entre as linhas a cargo da Companhia Mogyana e a Estrada de Ferro de Goyaz para a transmissão de telegrammas e para o transporte de encommendas, animaes, vehiculos e toda especie de mercadorias.

* * *

Não houve, em 1922, alteração de tarifas nas linhas federaes da Mogyana.

Linha do Rio Grande e ramal de Caldas

A linha ferrea de Ribeirão Preto ao Rio Grande (192^{km},000) e ramal de Cascavel a Poços de Caldas (76^{km},137) foram construidos em virtude de contracto celebrado em 1883 e gozaram da garantia de juros de 6 %, durante o prazo de 20 annos, sobre o capital de 4.300:000$000, ouro, e 1.853:857$750, papel.

Resultados financeiros dos tres ultimos annos :

	1920	1921	1922
Receita	2.746:997$720	3.059:255$663	3.113:647$804
Despesa.	2.207:724$096	2.297:011$978	2.401:688$852
Saldo	539:273$624	762:243$685	711:958$952
Coefficiente de trafego . . .	80,37	75,08	77,13

Discriminação comparada da receita :

	1920	1921	1922
Passageiros.	966:495$890	1.005:989$870	1.047:309$000
Bagagens e encommendas . .	193:209$140	200:678$690	208:525$030
Animaes.	97:696$560	71:941$860	146:089$600
Mercadorias	1.382:272$150	1.665:577$586	1.589:910$474
Telegrammas	47:954$582	50:508$136	51:787$724
Diversas.	59:369$298	64:559$521	70:025$976
Totaes	2.746:997$720	3.059:255$663	3.113:647$804

Discriminação comparada da despesa :

	1920	1921	1922
Administração	68:119$577	69:288$589	70:247$056
Trafego	660:487$658	596:396$246	625:621$678
Locomoção	975:033$002	989:124$420	1.076:975$764
Via permanente	495:332$429	515:329$868	508:248$779
Telegrapho	—	118:407$355	110:780$195
Diversas	8:751$430	8:465$500	9:815$380
Totaes	2.207:724$096	2.297:011$978	2.401:688$852

TRAFEGO

Numero e percurso de trens :

Trens	Numero	Percurso
De passageiros.	3.262	282.659
Mixtos	1.460	84.680
De cargas	4.255	394.220
» lastro	1.645	73.811
Totaes.	10.622	835.370

Transportes realizados:

Passageiros:

	Numero	Percurso
1ª classe	171.135	8.086.071
2ª »	522.921	13.554.650
Total	694.056	21.640.721
Animaes	135.406	8.052.300

	Toneladas	Tons.-klm.
Bagagens e encommendas	6.915	284.525
Mercadorias	277.872	12.758.137

Telegrammas transmittidos:

Numero	122.009
Palavras	1.682.616

LOCOMOÇÃO

Percurso das locomotivas:

Em serviço do trafego (kilometros)	761.559
» » » lastro (idem)	73.811
Total	835.370

Material de tracção e rodante existente em 31 de dezembro de 1922:

Locomotivas	9
Carros de 1ª classe	2
» » 2ª »	3
» mixtos	3
» especiaes	2
Vagões de correio e bagagem	2
» » fechados para mercadorias	28
» » abertos	21

Material reparado durante o anno:

Locomotivas:

Grandes reparações	4
Pequenas »	2

Carros e vagões:

Grandes reparações	4
Pequenas »	1

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa:

Carvão (kilogrammas)	44.479,000	4:286$510
Lenha (metros cubicos)	100.822,000	513:348$133
Oleo (litro)	27.740,000	29:190$780
Gazolina (idem)	70,000	64$260
Estopa (kilogrammas)	5.619,000	4:622$343
		551:512$026

VIA PERMANENTE

Material substituido em 1922:

Trilhos	389
Chapas de juncção.	2.196
Parafusos.	2.254
Grampos	18.985
Dormentes	32.525
Chaves	1

Conservação:

A linha e os edificios foram mantidos, durante o anno, em bom estado de conservação.

Construiram-se 12 boeiros e 105 metros de cercas.

Obras novas:

Ficaram concluidas as seguintes:

Desvio particular no kilometro 322,450 da linha do Rio Grande, para a Companhia Electro Metallurgica Brasileira (portaria de 9 de março de 1922).

Passagem inferior para animaes no kilometro 401,643 da linha Rio Grande (aviso n. 77, de 21 de julho de 1922).

Linha de Jaguara a Araguary

	Kilometros
EXTENSÃO EM TRAFEGO	281,118

A garantia de juros, que se presumia expirar em 31 de dezembro de 1920, proseguiu em virtude do despacho deste Ministerio, de 11 de novembro de 1921, pelo qual foi concedida á Companhia Mogyana a applicação da doutrina do laudo arbitral proferido para a Estrada de Ferro de Quarahim a Itaquy, da Brasil Great Southern Railway, Company.

Por aviso n. 58, de 15 de março do corrente anno de 1923, ficou definitivamente fixada a responsabilidade do Governo por essa garantia de juros sobre o capital de 8.430:000$ empregado na construcção desta linha.

Resultados do trafego nos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita	1.749:947$917	1.638:766$807	1.813:089$782
Despesa	1.764:019$903	1.700:833$842	1.818:139$211
Deficit.	14:071$985	62:067$035	5:049$429
Coefficiente do trafego . . .	100,80	103,79	100,28

Discriminação comparada da Receita:

	1920	1921	1922
Passageiros.	499:487$050	479:368$590	441:426$020
Bagagens e encommendas . .	110:808$820	93:158$460	93:752$970
Animaes.	100:610$430	73:016$400	165:382$250
Mercadorias.	899:600$264	866:725$650	971:099$472
Telegrammas	20:781$742	19:829$597	18:900$886
Diversas.	118:659$611	106:668$110	122:528$184
Totaes.	1.749:947$917	1.638:766$807	1.813:089$782

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração.	63:322$615	62:471$559	62:369$519
Trafego	420:347$524	362:740$625	377:928$044
Locomoção	866:272$053	770:682$241	898:195$884
Via permanente	409:952$481	433:115$815	418:235$509
Telegrapho	—	67:919$252	56:616$065
Diversas.	4:125$230	3:904$350	4:794$190
Total	1.764:019$903	1.700:833$842	1.818:139$211

TRAFEGO

Numero e percurso dos trens:

Trens	Numero	Percurso
De passsageiros.	1.469	207.078
» cargas	3.894	462.423
» lastro	1.002	63.699
Total.	6.365	7.33.200

Transportes realizados durante o anno:

Passageiros:

1ª classe.	52.834	3.399.314
2ª »	136.257	5.779.445
Totaes	189.091	9.178.759
Animaes.	89.300	10.245.246
	Toneladas	Toneladas-kilometro
Bagagens e encommendas	2.100	144.102
Mercadorias.	98.905	9.271.570

Telegrammas transmittidos:

Numero	57.947
Palavras	817.170

LOCOMOÇÃO

Percurso das locomotivas:

Locomotivas em serviço de trafego.	669.501
» » » » lastro	63.699
Total.	733.200

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa:

Carvão (kilogrammas)	40.148,000	4:003$620
Lenha (metros cubicos).	93.362,000	475:454$446
Oleo (litros)	25.569,000	26:985$000
Gazolina (idem)	55,000	50$435
Estopa (kilogrammas)	5.200,000	4:277$050
		510:770$551

VIA PERMANENTE

Material substituido em 1922:

Trilhos	1
Chapas de juncção	759
Parafusos	3.841
Grampos	17.877
Dormentes	40.580
Chaves	1
Porteiras	15

Conservação:

Foram mantidos em bom estado de conservação os edificios e a via permanente. Construiram-se 13 boeiros e repararam-se 11.

Linha de Igarapava a Uberaba

	Kilometros
EXTENSÃO EM TRAFEGO	47,763

Resultados financeiros no triennio 1920 — 1922:

	1920	1921	1922
Receita	508:047$044	465:356$296	544:194$655
Despesa	389:419$698	357:126$743	365:067$970
Saldo	118:627$346	108:229$553	179:126$685
Coefficiente do trafego	76,65	76,74	67,08

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros	137:204$990	129:059$350	126:215$920
Bagagens e encommendas	33:823$000	30:115$420	28:358$060
Animaes	30:523$740	21:980$720	52:650$370
Mercadorias	291:402$470	270:170$620	321:756$680
Telegrammas	7:309$719	7:077$212	7:180$268
Diversas	7:783$125	6:952$974	8:033$357
Totaes	508:047$044	465:356$296	544:194$655

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração	704$184	1:348$100	1:545$205
Trafego	56:411$856	56:336$104	61:359$817
Locomoção	186:655$512	158:031$551	181:604$156
Via permanente	143:835$916	127:703$910	106:460$072
Telegrapho	—	11:911$798	11:702$080
Diversas	1:812$230	1:795$280	2:396$640
Totaes	389:419$698	357:126$743	365:067$970

TRAFEGO

Numero e percurso dos trens:

	Numero	Percurso
De passageiros	730	35.040
» cargas	1.689	75.924
» lastro	600	30.115
Totaes	3.019	141.079

Transportes realizados durante o anno:

Passageiros:

	Numero	Percurso
1ª classe	28.774	1 011.502
2ª »	70.122	1.563.631
Total	98.896	2.575.133
Animaes	75.705	3.295.227

	Toneladas	Toneladas kilometro
Bagagens e encommendas	1.210	45.489
Mercadorias	83.920	2.852.847

Telegrammas transmittidos:

Numero	42.482
Palavras	609.256

Horarios: Foram feitas, durante o anno, pequenas modificações nos horarios em vigor (portaria de 8 de julho).

LOCOMOÇÃO

Percurso das locomotivas:

Locomotivas em serviço do trafego	110.964
» » » » lastro	30.115
Total	141.079

Material rodante existente em 31 de dezembro de 1922:

Locomotivas	3
Carros de 1ª classe	1
» » 2ª classe	1
Vagões para correio e bagagem	1
» » animaes	10
» » mercadoria	4
» de lastro	3

Material reparado durante o anno:

Locomotivas	1
Carros e vagões	2

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa:

Carvão (kilogrammas)	7.591,000	917$390
Lenha (metros cubicos)	16.683,000	84:946$659
Oleo (litros)	4.583,000	4:826$520
Gazolina (idem)	44,000	40$392
Estopa (kilogramma)	926,000	762$038
		91:492$999

VIA PERMANENTE

Material substituido:

Dormentes	9.845
Porteiras	6
Grampos	3.358

Construiram-se cinco boeiros; repararam-se seis edificios, nove boeiros e 32.768 metros de cercas.

Linha de Tuyuty a Passos e ramal de Guaxupé

EXTENSÃO EM TRAFEGO:

	Kilometros
Tuyuty a Passos	247,861
Guaxupé a Biguatinga.	29,438
	277,299

Resultados do trafegos nos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita	1.326:489$560	1.539:545$103	1.749:621$352
Despesa.	1.075:142$430	1.164:049$455	1.309:843$414
Saldo	251:347$130	375:495$648	439:777$938
Coefficiencia de trafego . . .	81,05	75,61	74,86

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros.	399:749$660	471:204$770	621:501$740
Bagagens e encommendas . .	72:337$340	75:720$870	97:319$520
Animaes	140:648$670	84:985$530	75:411$890
Mercadorias	574:475$730	752:833$230	776:213$202
Telegrammas	12:820$129	13:931$432	23:702$975
Diversas	126:458$031	140:869$271	155:472$025
Totaes.	1.326:489$560	1.539:545$103	1.749:621$352

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração	25:275$347	27:205$344	27:570$819
Trafego.	235:044$768	225:352$875	258:029$780
Locomoção.	449:722$677	491:670$356	531:918$919
Via permanente	364:754$808	385:485$867	447:309$687
Telegrapho.	—	33:889$553	34:663$839
Diversas	344$836	445$460	10:350$370
Totaes	1.075:142$430	1.164:049$455	1.309:843$414

TRAFEGO

Numero e percurso dos trens:

	Numero	Percurso
De passageiros	1.499	127.828
Mixtos	1.352	159.630
De cargas	514	4.425
» lastro	1.381	55.591
Totaes	4.746	347.474

Transportes realizados em 1922:

Passageiros:

	Numero	Percurso
1ª classe.	70.579	3.295.535
2ª »	187.131	6.103.068
Totaes	257.710	9.398.603
Animaes	28.510	2.517.801

	Toneladas	Toneladas Kilometro
Bagagens e encommendas.	2.226	131.713
Mercadorias	53.629	3.369.632

Telegrammas transmittidos:

Numero	21.453
Palavras	306.180

LOCOMOÇÃO

Percurso das locomotivas:

Locomotivas em serviço do trafego	291 883
» » » » lastro	55.591
Total	347.474

Material rodante existente em 31 de dezembro de 1922:

Locomotivas	10
Carros de 1ª classe	4
» » 2ª »	4
Vagões para correio e bagagem	4
» » animaes	20
» fechados para mercadorias	77
» abertos para mercadorias	29

Material reparado durante o anno:

Locomotivas:

Reparações grandes.	5
» correntes	3

Carros e vagões:

Reparações grandes.	3
» correntes	1

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa:

Lenha (metros cubicos).	47.605,000	242:356$934
Oleo (litros)	13.111,000	13:800$780
Gazolina (idem)	47,000	43$085
Estopa (kilogrammas)	2.666 000	2:191$769
		258:392$568

VIA PERMANENTE

As linhas de Tuyuty a Passos e Guaxupé a Biguatinga foram mantidas em bom estado de conservação. Durante o anno cahiram diversas barreiras que foram immediatamente removidas, tendo sido feita, em tempo, as necessarias obras de consolidação.

Construiram-se cinco boeiros e 360.000 metros de cerca. Repararam-se 24 edificios, 12 boeiros e 124.597 metros de cerca.

6ª — Estrada de Ferro Sorocabana (S. Paulo)

RAMAES FEDERAES DE ITARARÉ E TIBAGY

O prazo da garantia de juros de 6 % ao anno sobre o capital empregado na construcção desses ramaes até o limite de 30:000$ por kilometro, de que gozava o Estado de S. Paulo, na fórma do disposto na clausula VII do decreto n. 6.623, de

29 de agosto de 1907, terminou em 24 de maio do corrente anno de 1923, em vista do que estabelece o aviso n. 15, de 10 de março de 1920.

O ramal de Tatuhy a Itararé, em trafego desde 1909, tem a extensão de 250km,047.

O ramal de Tibagy (Rubião Junior a Presidente Epitacio), cuja construcção terminou em 1 de maio de 1922, com a abertura ao trafego do ultimo trecho de Presidente Wenceslau a Presidente Epitacio, conta 588km,386 de extensão.

Ramal de Itararé

Resultado do trafego nos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita	4.246:935$509	4.472:829$786	4.400:861$514
Despesa	2.840:656$254	3.329:799$710	3.553:870$686
Saldo	1.406:279$255	1.143:030$076	846:990$828
Coefficiente do trafego	66,89	74,45	80,75

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros	710:195$920	675:731$430	720:587$540
Bagagens e encommendas	311:465$260	339:894$870	308:765$320
Animaes	413:527$120	409:881$830	552:269$880
Mercadorias	2.584:396$100	2.841:303$800	2.580:933$660
Telegrammas	14:601$902	15:717$155	17:978$370
Diversos	212:749$207	190:300$701	220:326$744
Totaes	4.246:935$509	4.472:829$786	4.400:861$514

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração	114:597$657	136:496$624	140:916$776
Trafego	388:560$189	509:754$910	530:122$705
Locomoção	1.764:428$279	1.830:970$051	1.931:796$717
Via permanente	479:044$310	739:905$746	839:071$572
Diversas	94:025$819	112:672$379	111:962$916
Totaes	2.840:656$254	3.329:799$710	3.553:870$686

TRAFEGO

Numero e percurso dos trens:

	Numero	Percurso
Trens de passageiros	1.391	343.030
» mixtos	698	31.949
» de cargas	3.444	393.978
» » lastro e outros não remunerados	1.223	100.699
Totaes	6.753	869.656

Transportes realizados:

Passageiros:

	Numero	Percurso
1ª classe	56.563	7.278.318
2ª »	114.879	8.492.336
Totaes	171.442	15.770.654
Animaes	138.205	30.136.302

	Toneladas	Importancias
Bagagens e encommendas	3.236,273	527.109
Mercadorias	210.888,518	44.227.968

Especies de mercadorias transportadas durante o anno:

Mercadorias:

	Toneladas	Importancias
Café	2.069,844	27:462$770
Assucar	4.523,625	140:884$900
Algodão	4.240,621	73:124$620
Alfafa.	6.934,784	66:901$390
Sal	2.142,406	33:436$190
Madeiras	117.216,411	1.169:277$570
Tijolos e telhas	1.591,654	7:269$130
Diversas.	73.169,173	1.062:577$090
Totaes.	210.888,518	2.580:933$660

Em 1 de fevereiro de 1922 entraram em vigor as novas tarifas approvadas por portaria de 7 de abril de 1921, com as modificações autorizadas pela portaria de 28 de outubro desse mesmo anno. Por officio n. 92, de 18 de junho de 1922, foi autorizada a substituição da taxa de carga e descarga pela taxa de expediente.

LOCOMOÇÃO

Percurso das locomotivas:

Locomotivas em serviço do trafego (kilometros). .	768.957
» » » » lastro e outros não remunerados (idem)	100.699
Locomotivas em manobras (idem)	462.658
Total (idem)	1.332.314

Material de tracção e rodante existente em 31 de dezembro de 1922, e relativo a toda rêde da Sorocabana:

Locomotivas	160
Carros de 1ª classe	55
» » 2ª »	62
» mixtos.	13
» especiaes	20
» dormitorios	11
» restaurantes	4
Vagões para correio e bagagem	53
» » animaes	233
» fechados para mercadorias	860
» abertos para mercadorias	72
» plataformas.	858
» de lastro.	8
» diversos.	86

Material reparado:

Locomotivas:

Reparações grandes	53
» médias.	9
» pequenas	137

Carros:

Reconstrucções	1
Modificações	2
Reparações grandes	60
» médias	50
» pequenas	58

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa:

Carvão (kilogrammas)	109.286,000	18:748$684
Lenha (metros cubicos)	170.711,000	1.065:194$977
Oleo (idem)	47.813,000	57:794$514
Estopa (kilogrammas)	13.273,000	10:478$335
		1.152:216$510

VIA PERMANENTE

Material substituido:

Grampos (numeros)	53.744
Parafusos (idem)	11.321
Arruelas (kilogrammas)	26
Dormentes simples (numero)	85.743
» duplos (idem)	186

Conservações e obras novas:

Os edificios existentes foram mantidos em bom estado de conservação. Foi construido o novo armazem na estação «Santa Adelaide», de accôrdo com o projecto approvado pelo decreto n. 15.660, de 2 de setembro de 1922.

Ramal de Tibagy

Resultados do trafego nos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita	4.932:594$523	6.243:326$274	6.257:942$962
Despesa	4.080:341$924	5.326:856$285	5.740:608$323
Saldo	852:252$599	916:469$989	517:334$639
Coefficiente do trafego	82,72	85,32	91,73

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros	1.368:998$010	1.564:226$660	1.727:116$770
Bagagens e encommendas	267:049$180	298:828$310	330:691$080
Animaes	306:318$720	292:493$960	345:191$950
Mercadorias	2.625:310$570	3.703:259$520	3.376:227$830
Telegrammas	54:964$610	72:960$223	80:376$100
Diversas	309:953$433	311:617$601	398:339$232
Totaes	4.932:594$523	6.243:326$274	6.257:942$962

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração	237:230$384	289:668$344	325:768$069
Trafego	648:341$780	856:148$258	954:793$373
Locomoção	2.119:130$542	2.512:341$061	2.703:913$471
Via permanente	880:858$913	1.428:578$163	1.497:472$349
Diversas	194:780$305	240:120$459	258:661$061
Totaes	4.08 :341$924	5.326:855$286	5.740:608$323

TRAFEGO

Numero e percurso dos trens:

	Numero	Percurso
Trens de passageiros	2.553	591.926
» mixto	313	16.166
» de cargas	5.629	660.768
» » lastro e outros em serviço não remunerado	2.320	221.711
Totaes	10.815	1.490.571

Transportes realizados:

Passageiros:

	Numero	Percurso
1ª classe	110.332	11.719.926
2ª »	396.627	33.572.935
Total	506.959	45.292.861
Animaes	74.863	16.369.952

	Toneladas	Tons. kilm.
Bagagens e encommendas	4.665.901	653.699
Mercadorias	308.700.765	59.798.668

Especies de mercadorias transportadas durante o anno de 1922:

Café (toneladas)	20.573.492	493:876$600
Assucar (idem)	6.015.945	268:322$460
Algodão (idem)	3.011.499	59:024$630
Alfafa (idem)	2.681.176	14:560$180
Sal (idem)	3.852.225	76:601$750
Madeiras (idem)	132.715.182	1.046:047$200
Tijolos e telhas (idem)	9.188.143	59:086$640
Diversas (idem)	130.663.103	1.348:708$370
Total	308.700.765	3.376:227$830

Telegrammas transmittidos:

Numero	114.002
Palavras	1.562.837

Por portaria de 11 de abril foram approvados os horarios dos trens mixtos a correrem no novo trecho de Presidente Wenceslau a Presidente Epitacio. Por outra de 12 de maio foi approvada a modificação do horario dos trens P 40 a P 47.

As tarifas soffreram as mesmas modificações mencionadas no ramal de Itararé.

LOCOMOÇÃO

Percurso das locomotivas:

Locomotivas em serviço do trafego (kilometros)	1.268.860
» » » » lastro e outros não remunerados (idem)	221.711
» » manobras (idem)	797.624
Total (idem)	2.288.195

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa:

Carvão (kilogrammas)	151.040,000	25:911$987
Lenha (metros cubicos)	256.082,000	1.598:879$334
Oleo (litros)	66.637,000	80:548$693
Estopa (idem)	18.499,000	14:603$743
		1.719:943$757

VIA PERMANENTE

Material substituido:

Grampos.	1.221
Parafusos.	23.778
Talas de juncção	644
Dormentes simples	127.178
» duplos	2.121

Em 1922 foram executados os seguintes serviços:

Nova estação «Candido Motta» (decreto n. 15.508, de 6 de junho de 1922);

Casa para moradia de empregados, na estação «Santo Anastacio» (decreto n. 15.639, de 28 de agosto de 1922);

Desvio para cruzamento de trens no kilometro 295 (decreto n. 15.452, de 25 de abril de 1922);

Desvio para embarque de madeiras na estação «Presidente Prudente» (decreto n. 15 598, de 7 de agosto de 1922);

Embarcadouro de animaes na estação de «Bartyra» (decreto n. 15.497, de 30 de maio de 1922);

Installação de uma caixa d'agua, de concreto armado, no kilometro 347 (aviso n. 16/E/3, de 3 de fevereiro de 1922);

Installação de uma caixa d'agua de concreto armado, na estação de «Chavantes» (aviso n. 91, de 8 de agosto de 1922).

7ª — Rêde Paraná-Santa Catharina

LINHAS GARANTIDAS

(PARANÁ E SANTA CATHARINA)

Linha Itararé-Uruguay

	km
EXTENSÃO EM TRAFEGO	883,206

Resultados financeiros dos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita	6.187:077$162	6.435:953$624	7.592:425$861
Despesa de custeio	7.541:400$685	7.608:497$333	8.958:835$888
Deficit.	1.354:323$523	1.172:543$709	1.366:410$027
Coefficientes de trafego . . .	121 89	118,22	118,00
Despesa total	7.600:682$245	7.668:976$256	9.018:721$505

Nota — Na despesa total estão incluidas as quotas de fiscalização.

A receita de 1922 foi superior 1.156:472$237 á do anno anterior. A despesa de custeio apresenta tambem um augmento de 1.350:338$555; verificando-se, portanto, em 1922, um augmento, no *deficit*, de 193:866$318 em relação ao apurado em 1921.

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros.	1.098:158$695	1:123:974$498	1.176:545$500
Bagagens e encommendas . .	480:136$406	395:042$396	446:386$790
Animaes.	277:934$990	245:703$277	265:479$470
Mercadorias.	3.926:913$655	4.255:167$071	5.076:612$910
Carros	3:409$120	673$120	9:364$680
Telegrammas	73:134$465	89:726$339	93:019$972
Armazenagens	14:014$580	13:964$050	10:731$700
Aluguel de vehiculos	217:120$000	230:044$000	407:359$667
Diversas e eventuaes. . . .	96:255$251	81:658$873	106:925$172
Totaes.	6.187:077$162	6.435:953$624	7.592:425$861

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração superior . . .	32:616$437	33:275$150	32:948$715
» geral	600:376$175	724:568$034	773:461$940
» central . . .	103:597$545	110:175$271	80:316$888
Trafego	1.288:322$352	1.331:997$988	1.422:024$209
Locomoção	3.231:491$281	3.263:835$471	4.127:309$477
Via permanente	1.784:151$954	1.895:722$867	2.499:527$510
Obras novas	500:844$931	248:921$552	23:247$149
Total do custeio. . .	7.541:400$685	7.608:497$333	8 958:835$888
Quota de fiscalização. . . .	59:281$560	60:478$923	59:885$617
Despesa total . . .	7.600:682$245	7.668:976$255	9.018:721$505

TRAFEGO

Durante o anno de 1922 trafegaram 11.843 trens que percorreram 1.613.476 kilometros, a saber:

Trens:

	Numero	Percurso
De passageiros.	1.411	389.253
Mixtos	235	64.710
De cargas	7.909	923.067
« lastro e outros não retribuidos.	2.288	236.446
Totaes.	13.843	1.613.476

Transportes realizados durante o anno:

Passageiros:

	Numero	Percurso
1ª classe.	62.784	10.561.998
2ª »	118.576	14.152.618
Total	181.360	24.714.616

Animaes (numero).	109.992
Bagagens e encommendas (toneladas).	3.387.438
Mercadorias (idem)	286.328.862
Telegrammas transmittidos (numero).	42.605

Em relação ao anno de 1921, houve nesta estrada, em 1922, um augmento de 3.441 passageiros de 1ª classe e de 1.306 de 2ª classe, correspondentes, respectivamente, a mais 1.269 556 e 898.706 passageiros-kilometro.

O mesmo se verifica quanto a animaes, tendo sido transportadas, em 1922, mais 34.577 cabeças. Observa-se o mesmo phenomeno nos transportes de bagagens e encommendas, assim como no de mercadorias; estas tiveram a mais 28.499t,092, com o augmento de renda de 830:137$399; aquellas 205t,686, com o augmento de renda de 51:344$394.

As mercadorias transportadas em 1922, constam do quadro abaixo:

	Toneladas
Madeiras.	183.282,068
Matte.	19.936,981
Milho.	5.176,887
Alfafa.	4.976,208
Tijolos e telhas.	4.487,299
Dormentes	4.305,700

	Toneladas
Sal	4.150,751
Banha e toucinho	3.379,995
Assucar	3.320,025
Ferragens	3.181,227
Lenha	2.688,611
Batatas	2.060,655
Cerveja	1.825,307
Tecidos do paiz	1.512,053
Feijão	1.493,677
Arroz	1.487,439
Café	1.243,971
Farinha de trigo	1.855,265
Cal	1.115,383
Aguardente	1.013,007
Fructas	987,726
Vehiculos	929,600
Farinha de mandioca	881,801
Machinas diversas	731,311
Couros curtidos	688,762
Xarque	253,687
Fumo	175,188
Algodão	157,393
Diversas	29.030,884
Total	286.328,862

Imposto de transporte — Rendeu a importancia de 115:750$250, tendo sido recolhida aos cofres publicos a de 111:120$240, deduzida a percentagem que cabe á Companhia.

Taxa de viação — Produziu a importancia de 53:259$600, da qual, deduzida a commissão que cabe á Companhia, foi depositada no Juizo Federal a de 51:129$216.

Taxas addicionaes — Produziram 1.050:293$610, tendo ficado em poder da Companhia 225:794$330, conforme determina a condição segunda da portaria de 5 de setembro de 1922.

Por conta destas taxas, foram despendidos em 1922 1.179:309$682, nesta estrada, conforme a demonstração seguinte:

Casa para engenheiro residente em Jaguariahyva	17:820$823
Nova estação de manobras em Porto União	45:565$845
Regularização para 10 kilometros do espaçamento das casas de turmas	51:650$776
Acquisição de material rodante da «S. B. Lumber Cy»	258:333$300
Acquisição de cinco locomotivas da Companhia Paulista	750:000$000
Diversos	55:928$938
Total	1.179:309$682

A importancia total das taxas addicionaes, arrecadada nesta estrada, até 31 de dezembro de 1922, elevou-se a 3.408:977$383.

LOCOMOÇÃO

Effectivo de material de transporte existente em 31 de dezembro de 1922:

Locomotivas	40
Carros de administração	3
» » inspecção	4
» » passageiros de 1ª classe	12
» » » » 2ª »	14
» mixtos de passageiros	2

Vagões de correio e bagagem	17
» » mercadorias, fechados	145
» » » abertos	27
» » animaes	60
» plataformas	167

VIA PERMANENTE

Com a conservação da linha, em 1922, executaram-se os seguintes serviços :

Lastro de pedra britada (metros cubicos)	2.083
» ordinario (idem)	153.088
» de cascalho (idem)	1.139
Nivelamento (metros lineares)	538.899
Repregação (idem)	260.942
Aberturas de valletas (idem)	18.458
Desobstrucção de valletas (idem)	145.962
Capina (metros quadrados)	1.528.127
Roçada (idem)	270.153

Materiaes substituidos :

Dormentes	151.453
Longarinas	31
Trilhos de aço de 22 $^1/_2$ kgs. (metros lineares)	8.930
» » » » 30 kgs. (idem)	15.784
Chapas de juncção	10.858
Parafusos	3.359
Grampos	83.038
Tirafundos	271.508
Postes telegraphicos	390

Além dos serviços acima foram pintadas e reparadas estações, casas de turmas, pontes e outras obras de arte.

Linha de S. Francisco

	Kilometros
EXTENSÃO EM TRAFEGO	463,332

Resultados financeiros dos tres ultimos annos :

	1920	1921	1922
Receitas	3.141:785$665	2.984:297$844	3.738:046$923
Despesas de custeio	2.412:800$398	2.615:000$917	3.294:149$419
Saldos	729:985$267	369:296$927	443:897$504
Coefficientes de trafego	76,80	87,63	88,12
Despesas totaes	2.428:590$559	2.629:674$948	3.309:518$671

Nota — Nas despesas totaes, além das verbas de custeio, estão idcluidas as quotas de fiscalização.

A receita, em 1922, foi superior 753:749$079 á apurada em 1921, e por sua vez, a despesa de custeio ultrapassou em 679:149$502 a effectuada naquelle anno.

Discriminação comparada da despesa :

	1920	1921	1922
Passageiros	596:300$460	575:799$752	598:019$047
Bagagens e encommendas	168:608$900	157:039$487	168:386$320
Animaes	11:150$710	22:894$533	30:026$190

	1920	1921	1922
Mercadorias	2.230:891$600	2.109:423$760	2.832:275$060
Carros	591$810	224$958	1.006$000
Telegrammas	26:243$080	27:729$704	28:077$995
Armazenagens	6:605$200	5:344$900	5:319$000
Aluguel de vehiculos. . . .	29:280$000	27:480$000	—
Diversas e eventuaes. . . .	72:113$905	58:450$750	74:937$311
Totaes	3.141:785$665	2.984:207$844	3.738:046$923

Discriminação comparada da despesa :

	1920	1921	1922
Administração superior . . .	8:687$673	8:073$566	8:456$073
» geral	159:574$830	176:316$235	202:041$138
» central . . .	36:247$647	37:652$047	30:557$677
Trafego	348:245$717	383:040$429	414:353$584
Locomoção	925:422$768	1.044:220$508	1.324:328$319
Via permanente	930:601$231	965:698$132	1.314:412$628
Obras novas	4:020$532	—	—
Total do custeio . .	2.412:800$398	2.615:000$917	3.294:149$419
Quota de fiscalização. . . .	15:790$161	14:674$031	15:369$252
Despesa total . . .	2.429:590$559	2.629:674$948	3.309:518$671

TRAFEGO

Em 1922 circularam 5.326 trens que percorreram 718.442 kilometros, a saber :

Trens	Numero	Percurso
De passageiros.	667	292.582
Mixtos	696	66.412
De cargas	2.803	249.597
» lastro e outros não retribuidos.	1.160	109.851
Totaes.	5.326	718.442

Os transportes realizados no correr do dito anno foram os seguintes :

Passageiros :

	Numero	Percurso
1ª classe	31.218	3.144.757
2ª »	139.987	9.085.909
Total	171.205	12.230.666

Animaes.	4 392
Bagagens e encommendas (toneladas)	2.588,448
Mercadorias (idem)	145.484,995
Telegrammas transmittidos.	10.602

Comparados com os transportes do anno anterior, houve, nesta estrada, em 1922, um augmento de 833 passageiros de 1ª classe e 3.211 de 2ª, correspondentes respectivamente, a mais 281.503 e 655.294 passageiros-kilometro ; e, bem assim um augmento de 29 animaes.

Relativamente á tonelagem embarcada houve os seguintes accrescimos em 1922 :

Bagagens e encommendas (toneladas)	132 856
Mercadorias (idem)	30.022,443

correspondentes, respectivamente, aos augmentos de renda de 11:345$833 e de 723:632$342.

As mercadorias transportadas em 1922 constam do quadro abaixo :

	Toneladas
Madeiras	83.797,303
Matte	22.080,971
Sal	3.481,509
Assucar	2.998,797
Arroz	2.694,972
Farinha de trigo ou de milho	2.637 676
Tijolos e telhas	2.132,503
Milho	1.816,322
Dormentes	1.683,000
Fructas	1.547,796
Farinha de mandioca	1.253,568
Cerveja	1.172,529
Batatas	1.162,177
Aguardente	894,512
Ferragens	755 153
Banha e toucinho	700,034
Cal	531,760
Kerozene	508,811
Feijão	491,635
Café	424,070
Tecidos do paiz	373,270
Xarque	279,844
Arame farpado	225,165
Machinas diversas	221,294
Fumo	203,457
Vinho nacional	139,891
Couros curtidos	137,246
Algodão	11,079
Diversas	11.127,751
Total	145.484,995

Horario — Em 2 de setembro entraram em vigor os novos horarios approvados por portaria de 24 de agosto de 1922.

Imposto de transporte — Produziu a importancia de 89:975$805, tendo sido recolhida a de 86:376$816, em consequencia da deducção de 4 % em favor da Companhia.

Taxa de viação Foi arrecadada a importancia de 54:027$100, tendo sido depositada no Juizo Federal a de 51:866$016, deduzida a parte que cabe á Companhia.

Taxas addicionaes — Produziram nesta linha, em 1922, a quantia de 463:555$950, tendo ficado em poder da Companhia a de 110:120$840 (portaria de 5 de setembro de 1922)

As obras e melhoramentos executados no dito anno, por conta destas taxas, constam da demonstração seguinte:

Mudança da estação de Vallões	6:362$912
Ampliação do armazem da estação de Joinville	3:740$545
Construcção de cercas entre Hansa e Porto União	69:003$086
Lastramento com cascalho entre S. Francisco e Hansa	141$114
Diversos	10:022$636
Total	89:270$293

LOCOMOÇÃO

Effectivo do material rodante e de tracção existente em 31 de dezembro de 1922:

Locomotivas	12
Carros de passageiros de 1ª classe	17
» » » » 2ª »	31

Vagões de correio e bagagem	2
» » animaes	50
» » mercadorias, fechados	212
» » » abertos	49
» plataformas	240

VIA PERMANENTE

Os serviços de conservação ordinaria da linha foram os seguintes, em 1922:

Lastro ordinario (metros cubicos)	72.203
» de pedra (idem)	2.037
Nivelamento (metros lineares)	291.416
Repregação (idem)	76.400
Construcção de valletas (idem)	4.708
Desobstrucção de valletas (idem)	113.726
Capina (metros quadrados)	1.150.257
Roçada (idem)	118 442

Substituição de materiaes:

Trilhos (metros lineares)	9.746
Grampos	258
Parafusos	14.855
Chapas de juncção	4 516
Tirafundos	46.729
Dormentes	92.280
Longarinas	39
Postes telegraphicos	429

Linha de Serrinha a Nova Restinga

	km
Extensão em trafego	44,980

Resultado do trafego nos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receitas	926:598$228	921:607$394	1.027:289$052
Despesas de custeio	259:159$545	301:423$906	326:569$839
Saldos	667:438$683	620:183$488	700:719$213
Coefficientes de trafego	27,97	32,71	31,79
Despesas totaes	259:610$684	301:862$599	326:979$848

Nota — Nas despesas totaes estão incluidas as quantias referentes ás quotas de fiscalização.

A receita em 1922 excedeu de 105:681$658 á arrecadada em 1921. A despesa apresenta tambem um accrescimo de 25:145$933; donde um augmento de 80:535$725 na renda liquida correspondente a 1922.

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros	132:091$500	132:956$138	138:911$060
Bagagens e encommendas	41:506$770	38:344$276	40:276$580
Animaes	5:945$060	9:829$601	7:683$590
Mercadorias	741:122$400	734:518$493	833:360$770
Carros	328$880	113$539	61$900
Telegrammas	785$064	891$337	954$682
Armazenagens	199$250	144$300	397$300
Diversas e eventuaes	4:619$304	4:809$710	5:643$170
Totaes	926:598$228	921:607$394	1.027:289$052

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração superior	248$215	241$366	225$584
» geral	4:560$136	5:243$321	5:688$078
» central	484$557	662$120	6$600
Trafego	28:717$361	32:265$196	31:343$567
Locomoção	143:047$51	172:424$514	189:509$677
Via permanente	82:101$757	90:586$889	99:796$333
Total do custeio	259:159$545	301:423$906	326:569$839
Quota de fiscalização	451$139	438$693	410$009
Despesa total	259:610$684	301:862$599	326:979$848

TRAFEGO

Em 1922 circularam 3.057 trens que percorreram 89 462 kilometros, a saber:

Trens:

	Numero	Percurso
De passageiros	824	33.987
» cargas	1.998	46.307
» lastro e outros não remunerados	235	9.168
Totaes	3 057	89.462

Transportes realizados no correr do anno de 1922:

Passageiros:

	Numero	Percurso
1ª classe	28 004	1.210.333
2ª »	33 557	1.372.492
Total	61.561	2.582.825

Animaes	9 878
Bagagens e encommendas (toneladas)	1.544.489
Mercadorias (idem)	167.510,813
Telegrammas transmittidos	775

Em relação ao anno de 1921, foram transportados, em 1922, mais 1.513 passageiros de 1ª classe e 1.975 em 2ª, correspondentes, respectivamente, a mais 83.180 e 85 760 passageiros-kilometro.

Quanto aos animaes houve um decrescimo de 3.482 cabeças.

As bagagens e encommendas e as mercadorias apresentam um augmento, em 1922, respectivamente, de 59t,294 e de 17 663t,983, correspondentes a um accrescimo de renda de 1:932$304 e de 98:790$638.

Mercadorias transportadas em 1922:

	Toneladas
Madeiras	79.276,219
Matte	36.435,899
Sal	6.193,499
Assucar	5.592,590
Farinha de trigo	3.878,701
Tijolos e telhas	3.353,709

	Toneladas
Milho	2.051,267
Ferragens	1 989,017
Batatas	1.877,278
Arroz	1 870,459
Aguardente	1.771,695
Cerveja	1.607,988
Fructas	1.366,862
Café	1.209,259
Cal	1.020,959
Kerosene	854,643
Farinha de mandioca	822,606
Tecidos do paiz	795,320
Feijão	634,607
Machinas diversas	517,275
Couros cortidos	491,730
Banha e toucinho	401,486
Xarque	292,284
Vinho nacional	238,029
Oleos do paiz	201,070
Arame farpado	194,043
Fumo	101,358
Algodão	12,225
Diversas	12.458,736
Total	167.510,813

Imposto de transporte — Rendeu, em 1922, a importancia de 4:109$100, da qual, deduzida a commissão que cabe á Companhia, foi recolhido aos cofres publicos o saldo de 3:944$736.

Taxa de viação — Foi arrecadada a quantia de 2:960$900, sendo depositada no Juizo Federal a de 2:842$464, em consequencia da deducção de 4 °/₀ em favor da Companhia.

Taxas addicionaes — Produziram, no correr do anno, 126:615$310, ficando em poder da Companhia 28:181$470, conforme determina a portaria de 5 de setembro de 1922.

Por conta destas taxas, foram despendidos em 1922, em confecção de orçamento para obras novas e sellagens de requerimentos, 157$924.

VIA PERMANENTE

Serviços de conservação ordinaria da linha, executados durante o anno de 1922:

Lastro (metros cubicos)	3.409
Nivelamento (metros lineares)	23.735
Desobstrucção de valletas (idem)	16.549
Repregação (idem)	20.753
Capina (metros quadrados)	214.840

Substituição de materiaes:

Dormentes communs	6.644
» especiaes	137
Parafusos	225
Chapas de juncção	110
Tirafundos	2.650
Longarinas	40
Postes telegraphicos	36

Ramal do Paranapanema

	Kilometros
EXTENSÃO EM TRAFEGO	99,123

Resultados financeiros dos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receitas	351:948$233	292:422$239	264:693$248
Despesas de custeio	318:079$945	327:309$692	517:729$064
Saldos	33:868$288	—	—
Deficits	—	34:887$453	253:035$816
Coefficientes de trafego	90,38	111,93	195,60
Despesas totaes	318:457$399	327:618$525	517:964$666

Nota — Nas despesas totaes estão incluidas as importancias referentes ás quotas de fiscalização.

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros	88:305$210	78:179$556	72:519$580
Bagagens e encommendas	13:260$270	13:866$533	12:336$500
Animaes	29:993$750	27:405$240	33:304$390
Mercadorias	196:384$283	151:331$183	125:988$680
Carros	38$000	58$006	15$600
Telegrammas	6:696$783	10:621$144	12:246$638
Armazenagens	2:483$950	2:279$900	1:753$100
Diversas e eventuaes	14:785$987	8:689$677	6:528$760
Totaes	351:940$233	292:422$239	264:693$248

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração superior	207$675	169$918	129$628
» geral	3:823$246	3:729$708	3:430$401
» central	192$258	744$461	210$000
Trafego	54:937$760	58:996$544	62:258$232
Locomoção	74:947$135	99:063$798	125:252$350
Via permanente	183:971$871	164:605$263	326:448$453
Total do custeio	318:079$945	327:309$692	517:729$064
Quota de fiscalização	377$454	308$833	235$602
Despesa total	318:457$399	327:618$525	517:964$666

TRAFEGO

Em 1922 circularam 1.925 trens que percorreram 151.447 kilometros, assim discriminados:

Trens	Numero	Percurso
De passageiros	6	337
Mixtos	507	49.599
De cargas	558	40.034
» lastro e outros não remunerados	854	61.477
Totaes	1.925	151.447

Transportes realizados no correr do anno:

Passageiros:

	Numero	Percurso
1ª classe	7.542	379.959
2ª »	20.182	925.578
Total	27.724	1.305,537

Animaes	—	41.248
Bagagens e encommendas (toneladas)	—	282.243
Mercadorias (idem)	—	30.398.174
Telegrammas transmittidos	—	7.173

Em relação ao anno de 1921, foram transportados, nesta estrada, em 1922, mais 109 passageiros de 1ª classe e menos 4.718 de 2ª classe, correspondentes, respectivamente, a mais 4.591 e menos 137.534 passageiros-kilometro. Quanto aos animaes houve um augmento de 8.955 cabeças. A tonelagem transportada em 1922, apresenta, em relação ao anno anterior, uma reducção de 57t,630 em bagagens e encommendas e de 11.395t,444 em mercadorias, com uma diminuição de renda, respectivamente, de 1:530$033 e 25:342$503.

As mercadorias transportadas em 1922, constam da seguinte discriminação:

	Toneladas
Madeiras	21.385,776
Milho	844,027
Assucar	795,649
Sal	586,300
Tijolos e telhas	501,413
Café	436,781
Farinha de trigo ou de milho	404,218
Cerveja	398,979
Ferragens	271,883
Feijão	179,228
Machinas diversas	172,445
Arroz	172,298
Kerosene	157,804
Aguardente	152,938
Arame farpado	146,907
Fumo	106.773
Tecidos do paiz	102.595
Algodão	100.645
Batatas	81.372
Vinho nacional	67.027
Xarque	38.559
Couros curtidos	9.988
Matte	6.301
Diversas	3.278.268
Total	30.398$174

Horarios — Entraram em vigor, em 2 de setembro, os horarios approv dos por portaria de 24 de agosto de 1922.

Imposto de transporte — Rendeu a importancia de 14:114$750, da qual se deduziram 4 % em favor da Companhia, sendo recolhido aos cofres publicos o saldo de 13:550$160.

Taxa de viação — Foram arrecadados 10:024$700, sendo recolhidos 9:623$712, deduzidos os 4 % que cabem á Companhia.

Taxas addicionaes — Produziram, em 1922, 39:273$080, ficando em poder da Companhia 8:621$880, em virtude do determinado na portaria de 5 de setembro de 1922. Durante o anno não houve despesas por conta destas taxas.

LOCOMOÇÃO

Durante o anno entrou em circulação neste ramal o material de transporte abaixo discriminado:

Carros de passageiros de 1ª classe	2
» » » » 2ª »	3
Vagões de bagagem e correio.	2
» cobertos, de 28 toneladas.	9
» para animaes, de 28 toneladas	5
» plataformas, de 31 toneladas	12

A tracção continúa a ser feita com o material pertencente á linha Itararé-Uruguay.

VIA PERMANENTE

Os trabalhos de conservação ordinaria da linha, no anno de 1922, constam da relação abaixo:

Lastro de terra (metros cubicos).	11.371
» » pedra (idem)	614
Nivelamento (metros lineares)	46.898
Repregação (idem)	18.400
Valletas abertas (idem)	7.540
» desobstruidas (idem)	10.420
Capina (metros cubicos)	178.424
Roçada (idem)	120.523

Material substituido:

Dormentes	19.884
Chapas de juncção	110
Grampos	85
Parafusos.	365
Tirafundos	34 332
Postes telegraphicos	7

CONSTRUCÇÃO

Segundo o contracto firmado com a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande em virtude do decreto n. 12.491, de 31 de maio de 1917, terminou, em 7 de junho de 1922, o prazo dentro do qual os trabalhos de construcção deste ramal deveriam ser pagos pela União, a titulo de adiantamento. Naquella data a Companhia deveria ter reembolsado o Governo (o que não fez) de tudo quanto este houvesse despendido, cabendo-lhe, além disso, continuar os serviços por sua propria conta.

Em vez disso a Companhia pediu prorogoção de prazo, que ainda lhe não foi concedida.

Durante o anno de 1922 estiveram em construcção 40^{km},500, dos quaes 23^{km},489 de Colonia Mineira a Quatiguá (em condições de serem entregues ao trafego), 11^{km},145, de Quatiguá a Saltinho (com a linha assentada) e mais 5^{km},866 com o serviço de terraplenagem atacado.

O cubo do material excavado elevou-se a 81.979,473, sendo:

Terra (metros cubicos)	40.839,260
Molledo (idem).	2.459,657
Chisto (idem)	14.285,004
Pedra solta (idem).	10.418,618
Rocha (idem)	13.975,934

Construiram-se as seguintes obras de arte correntes: 40 boeiros abertos, oito boeiros capeados simples, um duplo e tres passagens de nivel.

Ficaram concluidas a estação de Quatiguá, no kilometro 122,655, e as casas de turmas dos kilometros 106,116, 125 e 134.

Esses edificios são de madeira, de accôrdo com os typos approvados.

Fez-se o assentamento da linha, a partir da estação de Colonia Mineira, em 34km,992, sendo utilizados os trilhos velhos retirados da linha da Estrada de Ferro Paraná e pertencente ao Governo. Assentaram-se mais 420m,00 de desvios e um triangulo de reversão junto á estação de Quatiguá. Collocaram-se as caixas d'agua dessa estação e do kilometro 103, sendo que esta ultima é abastecida por meio de gravidade; fez-se o assentamento de 29km,556 de cercas.

Foram effectuadas as medições finaes dos trechos que vão do kilometro 60 ao 80 e deste ao kilometro 102,500; organizando-se as folhas de accrescimo de preço, de conformidade com o aviso n. 133, de 6 de outubro de 1922.

Os trabalhos realizados durante o anno importaram em 1.311:809$331, assim discriminados:

Trabalhos preparatorios	9:757$780
Estudos definitivos e locação.	5:160$647
Excavação e terraplenagem	338:735$128
Obras de arte correntes	146:498$056
Transportes por meios ordinarios	25:115$318
Edificios e dependencias	97:245$633
Via permanente	327:301$877
Desapropriações	24:464$127
Saldo da medição final do trecho entre os kilometros 60 e 80 e respectivo accrescimo de 10:410$961	125:298$389
Idem da medição final do trecho entre os kilometros 80 e 102,500 e respectivo accrescimo de 22:464$	212:232$376
Total	1.311:809$331

O custo total do primeiro destes trechos elevou-se a 872:362$627 e o do segundo a 1.488:815$236, de accôrdo com as respectivas medições finaes, ou a um total de 2.361:177$863 em todo o trecho de 42k,500, o que dá para o custo médio kilometrico 55:557$126, exclusive trilhos e accessorios, bem como o material de tracção e de transporte.

Desde o inicio a despesa total verificada elevou-se a 5 100:863$617, abrangendo os seguintes trabalhos:

Exploração e locação	130:969$817
Roçada, limpa e destocamento	126:024$677
Excavação com transportes	2.619:194$168
Obras de arte correntes.	642:287$414
Edificios	384:505$513
Via permanente	835:887$136
Desapropriações.	24:464$127
Medição final do trecho entre os kilometros 60 e 102,500	337:530$765
Total	5.100:863$617

8ª — Estrada de Ferro de Quarahim a Itaquy (R. G. do Sul)

(GREAT SOUTHERN)

	Kilometros
EXTENSÃO EM TRAFEGO	175,597

Resultados financeiros dos tres ultimos annos :

	1920	1921	1922
Receita	405:383$475	442:263$473	445:614$974
Despesa.	488:043$747	542:065$089	501:315$029
Deficit.	82:660$272	99:801$616	55:700$055
Coefficiente de trafego	120,39	122,57	112,50

Segundo se deduz dos quadros seguintes, apezar do exeepcional augmento de transportes por eonta do Governo Federal (eonsequencia da construcção de quarteis para o exercito) a receita geral permaneceu sensivelmente estavel ; donde se eonelue que teria descido sensivelmente si não fôra aquella circumstancia aecidental. Realmente, os transportes por conta da União produziram mais 66:023$778 de que em 1921, ao passo que a receita geral apresenta um accrescimo de apenas 3:351$501.

Assim, não obstante o augmento de tarifas facultado em setembro de 1922, a reducção do *deficit* (44:101$561) foi principalmente devida á reducção de despesas, ou melhor, ao adiamento de algumas dellas, visto o máo estado de conservação da estrada.

A despesa apresenta uma redueção de 40:750$060, comparada com a de 1921.

Discriminação eomparada da receita :

	1920	1921	1922
Passageiros.	107:836$850	106:781$320	117:927$260
Bagagens e encommendas	11:919$340	12:339$810	13:130$200
Animaes.	21:456$240	9:039$900	19:785$600
Mereadorias.	167:804$080	219:399$240	184:453$110
Telegrapho	741$160	704$744	992$480
Aluguel de trens e vehiculos . . .	6:859$500	2:562$400	2:222$800
Conta do Governo.	9:672$077	9:695$052	75:718$830
Diversas e eventuaes.	79:904$228	81:741$007	31:384$694
Totaes.	405:383$475	442:263$473	445:714$974

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração	53:589$429	72:458$749	87:334$077
Trafego	82:432$070	70:632$780	55:504$313
Loeomoção	232:280$682	227:903$643	217:582$882
Via permanente.	97:248$047	121:060$746	93:051$042
Telegrapho	8:987$525	9:543$371	10:042$813
Serviço eommereial	4:717$590	24:356$030	26:924$390
Agencia no Rio de Janeiro	8:788$404	16:099$770	10:875$512
Totaes.	488:043$747	542:065$089	5 1:315$029

TRAFEGO

Em 1922 eircularam 1.189 trens que percorreram 84.817 kilometros, a saber :

	Numero	Percurso
Trens de passageiros	2	151
» mixtos	624	54.775
» de cargas.	263	15.207
» » gado	132	1.453
» » lastro	168	13.231
Totaes	1.189	84.817

Transportes realizados durante o anno :

Passageiros :

	Numero	Percurso
1ª classe.	10.925	654.024
2ª »	10.284	544.213
Total	21.209	1.198.237
Animaes	13.547	612.917
	Toneladas	Tons.-kilm.
Bagagens e encommendas.	199,073	14.829
Mercadorias	24.773,210	2.000.523

Nos totaes acima estão incluidos os transportes realizados por conta do Governo para os trabalhos de construcção de quarteis nas cidades de Uruguayana, Itaquy e S. Borja, a saber :

Passageiros :

	Numero	Percurso
1ª classe.	1.084	83.366
2ª »	1.423	127.442
Total	2.507	210.808
Animaes	63	7.307
	Toneladas	Tons.-kilm.
Bagagens e encommendas.	23,602	2.412
Mercadorias.	10.615,792	669.323

Telegrammas transmittidos durante o anno :

	Numero	Palavras
Em serviço particular	219	3.533
Por conta do Governo Federal	5	188
Em serviço da estrada.	3.912	87.123
Total	4.136	90.844

Tarifas — Em 1 de setembro de 1922 entraram em vigor as tarifas approvadas por portaria ministerial de 21 de julho do mesmo anno.

Horarios — Não soffreram alteração os horarios em vigor.

LOCOMOÇÃO

As locomotivas realizaram o percurso total de 105.153 kilometros, sendo:

Locomotivas em serviço do trafego (kilometros). . .	71.586
» » » » lastro (idem).	13.231
» » manobras (idem)	20.336
Total.	105.153

Material rodante existente em 31 de dezembro de 1922 :

Locomotivas	10
Carros de 1ª classe	3
Carros de 2ª classe	4
Carros mixtos.	3
Vagões de correio e bagagem.	2
» » animaes	21
» » mercadorias, fechados.	56
» » » abertos	11
» plataformas	10
» de lastro	23

Material reparado durante o anno :

Locomotivas :

Grandes reparações.	5
Reparações parciaes	2

Carros de passageiros :

Grandes reparações	4
Reparações parciaes	1

Vagões :

Grandes reparações.	10
Reparações parciaes	9

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa, em 1922 :

Lenha (metros cubicos).	12.177	106:176$963
Oleo (kilogrammas)	5.440	8:470$110
Estopa (idem).	185,5	398$186
		115:045$259

VIA PERMANENTE

Foi melhor attendida, em 1922, a conservação ordinaria da via permanente, cujo estado continúa, entretanto, a apresentar como necessidade principal a substituição de dormentes.

Durante o anno foram realizados os seguintes trabalhos:

Capina (metros lineares)	129.950
Desobstrucção de valletas (idem)	24.897
Lastro (metros cubicos)	5.729

Substituição de materiaes:

Dormentes	2.958
Trilhos	1
Grampos	650
Talas de juncção	22
Isoladores.	34
Fio telegraphico (kilos)	50

Fizeram-se reparações nas estações de Quarahy, Itapitocay e Uruguayana, além de ligeiros reparos nas estações de Touro Passo, Ibicuhy e Itaquy, assim como na casa de turma de Touro Passo.

Repararam-se os enrocamentos da ponte do kilometro 167 e do pontilhão do kilometro 157.

Afim de poder ser attendida a carga e descarga do material destinado á construcção de quarteis a cargo da Companhia Constructora de Santos, foi assentado em Itaquy, provisoriamente, um desvio com 300 metros de extensão.

Substituiu-se a torre de madeira da caixa d'agua do kilometro 40 por outra de ferro, e foram concertadas as bombas das caixas d'aguas dos kilometros 7, 98, 102, 119 e as das estações de Ibicuhy e Itaquy.

LINHAS COLONIAES SUBVENCIONADAS E OUTRAS

1º — Estrada de Ferro de Barreiros a Sertãosinho (Pernambuco)

A concessão rege-se pelo contracto de 19 de abril de 1917 (decreto n. 12.309, de 6 de dezembro de 1916).

O concessionario Antonio Mendes Fernandes Ribeiro obrigou-se a concluir a estrada e entregal-a ao transito publico dentro dos seguintes prazos :

O primeiro trecho, de 15.762 metros, cujos estudos foram approvados por decreto n. 10.195, de 23 de abril de 1913, até 23 de abril de 1918 ;

O segundo trecho, de 35.420 metros, cujos estudos foram approvados por decreto n. 12.307, de 6 de dezembro de 1916, até 23 de abril de 1920 ;

O trecho final até 23 de junho de 1921.

Depois de successivas prorogações do prazo para conclusão e entrega ao trafego do citado primeiro trecho (decretos ns. 12.807, de 9 de janeiro de 1918 ; 13.525, de 26 de março de 1919 ; 13.928, de 17 de dezembro de 1919 ; 14 668, de 14 de fevereiro de 1921 e 14.849, de 31 de maio de 1921), o concessionario requereu em 1 de outubro de 1921, autorização para «sustar os trabalhos de construcção, até que a situação financeira do paiz de todo se normalize», tendo o ministro da Viação, por acto de 13 de novembro de 1922, mandado aguardar a revisão do contracto da Companhia Great Western para se resolver.

2º — Estrada de Ferro Funilense (S. Paulo)

Por contracto firmado *ex-vi* do decreto n. 7.959, de 14 de abril de 1910, foi concedida a subvenção de 15.000$ por kilometro para a construcção do prolongamento da Estrada de Ferro Funilense (de propriedade do Estado de S. Paulo), da estação de Arthur Nogueira até a margem do rio Mogy-Guassú.

Nesse contracto (clausula VI) se estipulou que a restituição das quantias pagas a titulo de subvenção se faria na razão da renda liquida de toda a Estrada e começaria a ser contada a partir da data em que toda a linha ferrea tivesse sido entregue ao trafego publico, e por prestações annuaes.

Desde novembro de 1913 foi inaugurado o ultimo trecho do prolongamento, porém só a partir de 1919 a estrada entrou no regimen de saldos, apurando-se as seguintes rendas liquidas desde aquelle anno :

1919	18:187$808
1920	49:659$377
1921	206:259$962

Estas importancias não foram, entretanto, restituidas á União, apezar de reclamadas do Estado de S. Paulo , entre outras, pelo aviso ministerial n. 62, de 31 de março de 1923, sem falar das providencias directas da 3ª fiscalização desta Inspectoria.

A's quantias acima vem se juntar o saldo apurado em 1922 (208:729$805), conforme a seguinte demonstração :

Receita	778:909$963
Despesa.	570:180$158
Saldo	208:729$805

Eleva-se assim a 482:836$952 a quantia devida á Fazenda Nacional para amortização da divida total de 630:000$000.

3º — Estrada de Ferro do Jacuhy (Rio Grande do Sul)

Esta estrada originou-se de uma concessão municipal da Intendencia de S. Jeronymo.

Do termo de contracto correspondente (27 de setembro de 1916) se vê que a alludida concessão teve especialmente em mira o transporte dos productos carboniferos a serem extrahidos dos terrenos que a concessionaria, — Companhia Carbonifera do Jacuhy, havia arrendado na chamada Fazenda do Leão.

Não tinha, portanto, esta estrada municipal o cunho de *via publica*, cujo caracteristico é a obrigatoria igualdade de tratamento em relação aos que della se queiram servir.

Mais tarde passou a concessão para a Companhia Minas de Carvão do Jacuhy, á qual se associou em certa época a União Federal, mediante a subscripção de 1.500:000$, parte em dinheiro, parte em embarcações.

Finalmente, tendo resolvido retirar-se da associação, compareceu a União, para tal fim, ás assembléas geraes realizadas nesta capital em 24 e 29 de dezembro de 1919, onde ficou, tambem resolvido que ella assumiria a responsabilidade da divida da Companhia para com o Banco do Brasil, (3.116:190$140) recebendo desta a estrada mediante escriptura da dação, que foi, de facto, firmada em 28 de setembro de 1920.

Eis aqui como veio a União a ficar possuidora de uma via-ferrea municipal, caracterizada, pelo acto de concessão, como linha de serviço das minas do Jacuhy e não como destinada ao serviço do publico.

Subordinada então a Estrada a esta Inspectoria, aquelle caracter especial e as promessas feitas quanto ao seu arrendamento á propria Companhia de Carvão do Jacuhy provocaram da parte desta repartição os commentarios que finalmente decidiram o Governo a passar aquella sua nova propriedade para o Ministerio da Agricultura e Industria.

Tal deliberação foi tomada por aviso n. 69 de 23 de junho de 1922.

Os alludidos commentarios foram expressos no officio 437/S, de 6 de junho de 1922, que se encerra com as seguintes palavras :

> «Ao terminar, peço permissão para insistir sobre o thema que já tive a honra de expôr a V. Ex.
>
> E é que a Estrada de Ferro, de que se trata, só ficaria bem nesta Inspectoria si considerada de caracter geral; devendo, na hypothese contraria, passar ao Ministerio da Agricultura. Relembro a conveniencia de serem ouvidos os juristas do Governo sobre — questão de direitos, suscitada pela municipalidade de S. Jeronymo.»

A Estrada, que continúa gerida pela Companhia Minas de Carvão do Jacuhy, sem contracto que regule esta situação, tem em trafego 50^{km},103 na linha tronco (S. Jeronymo ás Minas do Leão) e 6^{km},200 no ramal de Butiá.

Os trilhos são velhos e foram aproveitados dos retirados de outras viasferreas; a construcção não está concluida, sendo provisorias as obras de arte, em sua quasi totalidade.

As locomotivas que trafegam na linha pertencem ao Governo do Estado do Rio Grande do Sul.